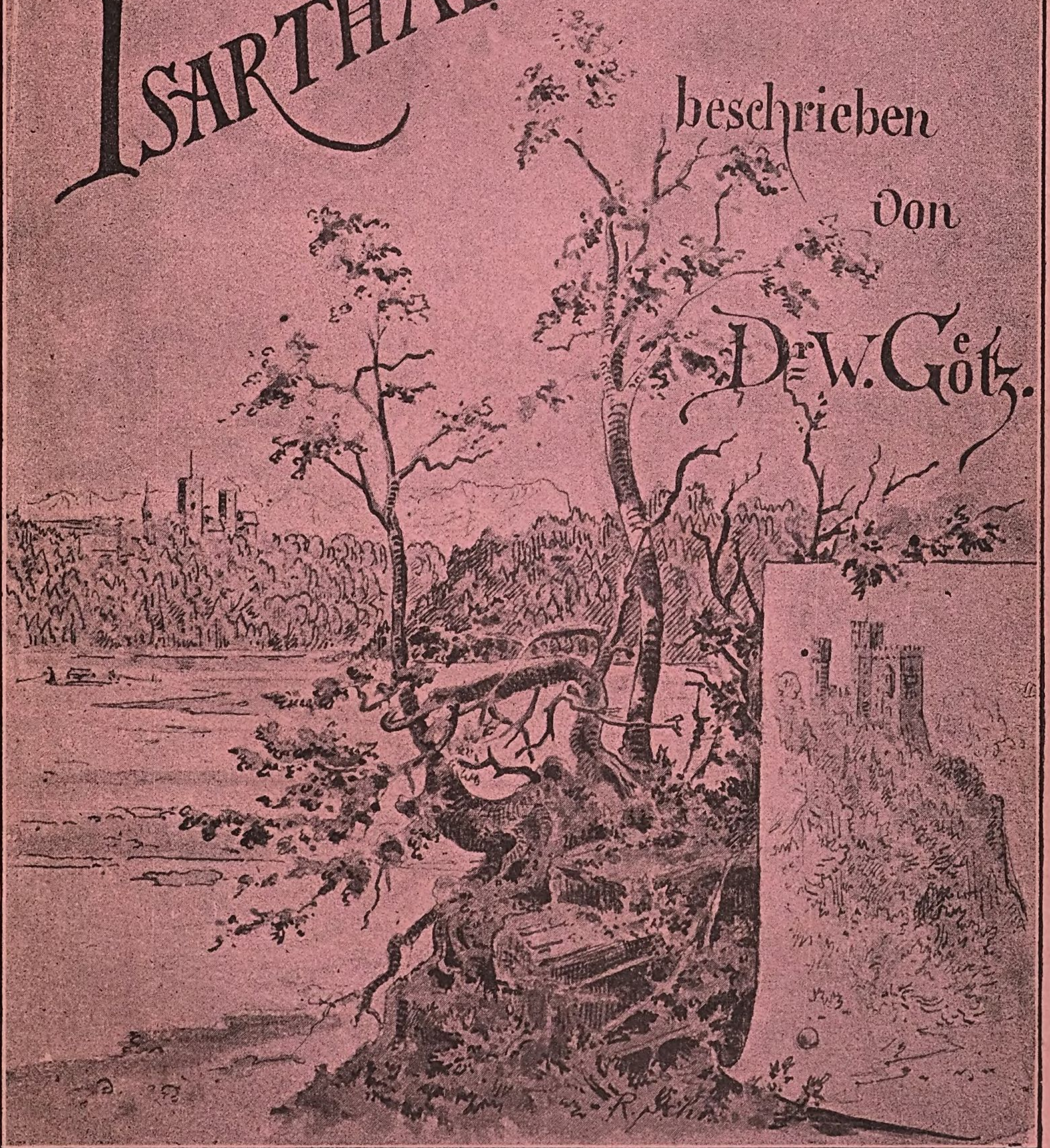
Goetz

<36601299690018

Die Isarthal-Bahn

beschrieben von

Dr W. Götz.



NB. Nach Fertigstellung des Druckes ergab sich für S. 36, daß die Maximalsteigung nach Großhesselohe vorteilhafter mit 1 : 52 bei der Bauausführung gewählt wird.

Das Gebiet

der

Isarthalbahn

(München — Wolfratshausen — Rottmannshöhe)

und

deren Aufgabe.

Von

Dr. W. Götz,

Dozent der Techn. Hochschule München.

Mit 4 Kurvenkarten.

M. Rieger'sche

Universitäts-Buchhandlung
(Gustav Himmer)

München, 1889.

Vorbemerkung.

Von der Direktion der Isarthalbahn um die Behandlung dieses neu zu erschließenden Verkehrsgebietes angegangen und durch die unermüdliche Mühewaltung des Herrn Direktors F. Mayerhofer immerzu wirksam unterstützt, unterzog sich der Verfasser gerne der Aufgabe, zum Vorteile der von ihm so oft besuchten Landschaft die Grundlage und den Einfluß der entstehenden Eisenbahn sachlich mit einigen Zügen wiederzugeben. Letztere sind allerdings nur teilweise in betracht genommen und auch dies oft nur kurz und in nüchternster Form. Allein es handelt sich auch nicht um ein eigentliches Gesamtbild, sondern lediglich um einen Hinweis darauf, was diese Bahngegend zur Zeit in ihrem Produzieren und Güteraustausch leiste, und was sich aus dem Gegebenen durch Anschließung an einen modernen Verkehrsweg etwa entwickeln lassen könne. Daß in letzterer Hinsicht ohne Optimismus gearbeitet sei, wird der Kenner der betr. Bezirke beim Lesen von Kap. IV und V unserer Broschüre unschwer ersehen. Wir wünschen aber gleichwohl den Eindruck zu erzielen, daß dem nächsten und dem näheren Anland unserer Schienenstraße eine vielsprechende Ausstattung gegeben sei, und daß man es vor allem als Aufgabe der Besitzenden Münchens erachten müsse, diesen Fruchtboden zu besäen, von ihm zu ernten und sich seiner mittels häufiger persönlicher Betrachtung zu freuen.

Die Inhaltsangabe S. 3 und das am Schlusse angefügte Register wird jedem Leser, dem es sich vielleicht nur um diese oder jene Einzelheit handelt, die Orientierung genügend erleichtern.

München, April 1889.

Dr. W. Götz.

Inhaltsangabe.

Grundsätzliche Aufgabe der Isarthalbahn.

Durch das lawinenhafte Anwachsen der wirtschaftlichen und finanziellen Macht anderer Staaten und sogenannter Weltmächte finden wir in Deutschland uns dringend gemahnt, auf besondere Mittel bedacht zu sein, durch welche man Verluste unserer Rangstellung im Wettbewerb der Nationen hintanhalte. Denn wenn das Erwerbsleben unseres Gesamtvolkes nicht gleichfalls rasch vorwärts kommt, so müssen wir notwendig in unserer wirtschaftlichen Unabhängigkeit vom Auslande allmählich empfindliche Erfahrungen machen und auf die uneingeschränkte Weiterpflege unserer Kulturaufgaben mehr und mehr verzichten.

Unter den Arbeiten nun, welche angesichts dieser großen Sorge in Durchführung begriffen sind, sehen wir mit in erster Reihe das Bemühen, das produktionsfähige Landesgebiet auch in allen seinen bisher sozusagen seitabgelegenen Teilen an das Adernetz des Güteraustausches, an das Ganze des Eisenbahnsystems, heranzuziehen.

Wie dies die Einsicht derjenigen ist, welche dem wirtschaftlichen Fortschreiten der Gegenwart ein achtsames Augenmerk zuwenden, so erkennen es auch die Staatsbehörden als ihre Pflicht, jener Aufgabe sich zu widmen. Sie sind es ja zunächst, welche die besonderen Fähigkeiten und Mittel der einzelnen Gaue überschauen oder am sichersten zu erkennen vermögen, dazu mit allen Machtmitteln ausgerüstet sind, resp. sich ausrüsten können, um das Ganze des Landes dadurch zu kräftigen, daß sie dessen einzelne Gegenden beleben. Letzteres leisten Verkehrswege aller Art, am meisten aber Sekundär- oder Vizinal- und Lokalbahnen. In dieser Richtung ist die bayerische Staatsbahnverwaltung im Einklange mit der Volksvertretung seit etwa fünf Jahren energisch vorgegangen und hat eine beträchtliche Anzahl sogenannter Lokalbahnen mit bedürfnisgemäßer Betriebsweise geschaffen. Wo aber die staatlichen Faktoren durch die übergroße Summe ihrer Arbeitslasten sich gehemmt finden, in genannter Beziehung sich einer

Landschaft zu widmen, da sind es thatkräftige und vermögende Unternehmer, welche ergänzend sich der Lösung dieser Lebensfrage des betr. Gaues mutig zuwenden. So werden dann dessen Erwerbszweige erst eigentlich konkurrenzfähig mit der übrigen Verkehrswelt gemacht, und für so und so viele neue Betriebe wird die Existenzmöglichkeit durch den Anschluß des betr. Landstrichs an das Schienennetz des Staates erwirkt, das zugleich ein untrennbares Glied des internationalen Verkehrswegeorganismus von Europa ist.

Als wertvoller Zubringer unserer Staatsbahnen wurde denn auch die normalspurige Bahnlinie München—Wolfratshausen — Rottmannshöhe von Herrn Fabrikbesitzer Ernst Böhringer im März 1888 zu bauen beschlossen und nach der im September desselben Jahres erwirkten staatlichen Konzession der Grunderwerb durch dessen Direktor Hrn. F. Mayerhofer soweit zu wege gebracht, daß die Durchführung gesichert ist. Hiebei gewährt eine sehr eingehende generelle Projektierung des Hrn. Ingenieurs Böckler vollgenügende Übersicht über das Längsprofil und die Gesamtaufgabe. Es ist dies eine Bearbeitung, welche es sich vor allem angelegen sein ließ, die Verbindung der Gradlinigkeit mit dem günstigsten Längsprofil und mit dem Anschluß der Stationen an die betr. Ortschaften zu erreichen. Der Detailprojektion widmet sich zur Zeit die Lokalbahn-Aktiengesellschaft München, durch welche denn nun die Bauausführung in die nächste Nähe gerückt wird.

Die Begründung aber für den Mut zu der ganzen Unternehmung läßt sich mittels einzelner äußerer Thatsachen und durch naheliegende einzelne Erwartungen wirtschaftlicher Fortschritte unschwer geben, wie es nachfolgende Skizze nun darthun wird.

I.

Aussehen des Gebietes.

Zunächst suchen wir eine leichte Musterung des Anlandes unserer Eisenbahn für das Auge des Sonntagsausflüglers und des Touristen zu geben. Überflüssig muß es erscheinen, die wohlbekannten Naturreize bis nach Großhesselohe und bis Ebenhausen — Schäftlarn zu preisen. Man weiß, wie vielfach alle einzelnen Strecken der Uferregionen der Isar bereits Künstlern einen immer dankbaren Stoff geboten, sei es für die gesuchten Effekte der Dekorationsmalerei, sei es für die sorgfältiger durchgearbeiteten Produkte des „Landschafters". Wer immer aber persönlich die wirkliche Erscheinung der vielgenannten Plätze, d. h. Dörfer, Waldabschnitte, Flußpartien auf erfrischendem Spaziergang genossen: er weiß den Eindruck zumeist nicht besser fest zu stellen als mit der Verwunderung darüber, daß er und andere nicht weit öfter sich an der mannigfaltigen Anmut und Größe dieser Natur erfreuen. Der eine gedenkt seiner Wanderungen auf dem westlichen Hochufer des wellenbelebten grünen Flusses, dessen wechselndes Profil das Wasser in so mancherlei Färbungen dahinrauschen läßt. Andere rühmen die Romantik und den Ausblick von Grünwald und die Wanderung in seinem Schwarzwildpark mit der seitlich am Flusse gelegenen dreifachen Umwallung einer Römerfeste und dann nach dem vornehm gehaltenen Klosterort Schäftlarn. Auf der Westseite aber ist der Marsch von der Höhe resp. von Ebenhausen nach dem allezeit erfreuenden Würmsee hinüber auf dem welligen Boden der großen Moränenlandschaft schon seiner Waldabschnitte wegen bereits jetzt ein sehr häufiges Tagesprojekt fröhlicher kleiner Gesellschaften.

Aber auch weiter aufwärts sind die einladendsten Partien vorhanden. Sie tragen nur das eine Bedauerliche an sich, daß sie gegenwärtig zu großen Zeitverbrauch für einen Tagesausflug beanspruchen. Wir gedenken der anmutigen Gesamtlage von Wolfratshausen selbst, der großartigen Aussicht von Schloß Eurasburg, der treff=

lich gehaltenen abwechslungsreichen Waldwege nach Königsdorf und nach Beuerberg, wie namentlich nach Ambach und Ammerland. Und hiebei immer aufs neue wieder der großartige und in so lebhaftem Verlauf der Umrisse sich aufbauende Zug der Alpenriesen, bald in dunkler Bläue, bald mit dem lichten Weiß der Schneefelder anziehend!

Zahlreiche Kuppen zur Linken der Loisach gewähren teils umfassendere, teils anmutige kleinere Rundsichten. Wir nennen hier das Landschafts- und Alpenpanorama, das man 30—35 Minuten von Ebenhausen außerhalb des Dorfes Irschenhausen, soweit nicht der Baumwuchs hindert, genießen kann (714 m), die Flußthalbilder, Seeregion und Alpenzüge, welche die Kuppe südlich von Walchstadt bietet (704 m), den Ausblick auf die Alpen bei Dorfen, ganz besonders die große mannigfaltige Schönheit der freien Aussicht bei Meilenberg in nächster Nähe der künftigen Stationsgebäude von Wolfratshausen.

Die Aussicht von der Kuppe des Einzelhofes Öd, westlich Beuerberg, ist bereits in Reisehandbüchern mit vollem Rechte als hervorragend anerkannt. Sehr lohnend ist auch links von der Straße Eurasburg—Ambach das Betreten des Hügels bei dem Doppelgehöfte Rohr (718 m), wo man nicht nur die bisher erwähnten Erscheinungen, sondern namentlich auch das Charakteristische des unruhigen Profils der Moränenlandschaft lebendig veranschaulicht vor sich hat. Letzteres aber trifft nicht nur zwischen dem See und der Loisach zu, sondern auch östlich der letzteren bis zur breiten Senke der Königsdorfer Filze und Forste und ihrer nördlichen Fortsetzung.

Die Gegend rechts der beiden Flüsse, besonders der Isar, wird ohne Zweifel rasch zu einer weit allgemeineren Wertschätzung ihrer landschaftlichen Anmut gelangen.

Hat man die an malerischen Reizen allenthalben reiche Thalsohle der Isar samt ihren Hängen hinter sich und den Hochrand erstiegen, so bietet sich dem Auge ein Gebiet von lebhaft wechselndem Profil in der Seehöhe von etwa 670—620 m, von dem Gegenüber Königsdorfs nordwärts bis Straßlach angenommen. In das allenthalben wellige Land finden wir verschiedene kürzere und längere Thälchen hübsch markierend eingeschnitten, deren kurze, aber meist steile Halden durch ihre Anordnung von Gehölz und Gestein so verschiedenartige

kleine Bilder immer aufs neue gewähren. Am einfachsten allerdings erscheint der südliche Abschluß unserer ganzen Region, die breitere Vertiefung des Zellerbaches, welcher von Dietramszell herankommt, durchschnittlich um 60 – 80 m tiefer als seine Höhen zu beiden Seiten. Wesentlich interessanter ist der Verlauf des hufeisenförmig gekrümmten biegungsreichen Reichertshauser und Eglinger Thales, von dessen vormaligem Bach sich nur da und dort noch einige Spuren seiner oberirdischen Existenz entdecken lassen. Er war gewiß einst Zubringer der Wasser, welche jenen früheren See bildeten, dessen Rücklaß wir an dem Eglinger Moos und seinen kultivierten Strichen haben. Belebt wird diese scharfe, aber seichte Kurvenlinie im besonderen durch kleine Weiher und durch unterwegs hereingelagerte Teile der Dörfer Thanning und Egling. Eine verlässige Erforschung des wahren Anfangs oder des einstigen Zusammenhangs dieser sonderlichen Erosion mit den Anfängen des Zellerbaches wäre erst noch vorzunehmen.

Während dann zur Isar mehrere kurze Einschnitt den Ablauf der Niederschlagswasser erleichtern und für die obersten Bodenschichten das Grundwasser niedriger führen — es sei hier namentlich jene Spalte genannt, welche man auf dem Wege vom Grünwalder Forst nach der Schäftlarner Brücke passirt — macht sich als bemerkenswerte wenig tiefe Furche parallel dem Strome das Gleisenthal geltend. Seinen Ausgang nimmt es an dem langgezogenen Deininger Filz, wo aber nur zuweilen etwas von dem See zu sehen ist, welchen alle Karten immer reproduziren. Ein mittlerer und Sammelgraben, welcher den einstigen Sumpfsee in Festboden verwandeln half, ist hier der Anfang eines munteren Bächleins, das sich aber nicht lange über der Bodenoberfläche zu erhalten vermochte. Nach einigen Stockungen und Tümpeln ist es in der Nähe von Kreuzpullach mit allem oberirdischen Wasser vorbei, demnach in wesentlich anderer Weise, als bei der kaum zweifelhaften Fortsetzung dieser Wasserader, dem Hachinger Bach, welcher nahe der Straße nach Berg a. L. unweit vom Nordostende des Münchener Bahnhofes lebensstark unerwartet untergeht. Das bewaldete Gleisenthal verläuft als eine zusammenhängende Folge lieblicher Bilder in flachen Biegungen bis Deisenhofen, wo es an einem Querwall endet, während seitlich die Aufschlüsse mannigfaltigster Nagelfluhgebilde und rasch

wechselnder Lagen jüngeren geschichteten Schotters gegeben sind, überschaut von baumbestandenen, nur schwach sichtbaren Römerschanzen.

Außer diesen ausgebildeten Erosionen besitzt unser Isarostland durch die schon erwähnten zwei größeren und kleine andere ehemalige Moose und durch etliche Weiher eine besondere Gliederung mittels Depressionen.

Ihnen gegenüber machen sich dann die Kuppen oder sanften Rücken geltend, welche da und dort überraschende Aus- und Umblicke gewähren. Die bekanntesten erfreuen uns gegenwärtig bei Klein-Dingharting, 692 m hoch, wo sowohl der Name Ludwigshöhe als einladende Sitzbänke auf den Wert der Aussicht aufmerksam machen. Auch schon näher an Schäftlarn verdient die Erhöhung südlich des Weilers Beigarten (683 m) besondere Hervorhebung. Höchst lohnend wird auch die baumlose Kuppe bei Neufahrn 1½ Stunden östlich von Wolfratshausen bestiegen, da sie nach allen Seiten hin in nächster Nähe und ganz besonders nach Süden ein reichhaltiges Panorama gewährt, namentlich über eine beträchtliche Länge der Isarspalte. [Man kann überhaupt kaum eine touristische Streifung von 1–2 Stunden unternehmen, ohne wiederholt durch diesen und jenen erhöhten Punkt eingeladen zu werden, eine mit neuer Anmut und veränderter Anordnung ausgestattete Rundsicht zu genießen.

Oder gewährt uns nicht überall der Verfolg der floßbelebten Loisach und Isar mit ihren Zeugnissen der zerstörenden und neubauenden Hochwassergewalt einen packenden Anblick, zumal diese Flüsse wiederholt ihre überall bogenreich verlaufenden Linien durch ganz energische Kurven vor allem monotonen Eindruck kräftigst bewahren? Uebrigens ist in der Natur der Zug des Langweiligen auch dem Gleichförmigen der äußeren Gestalt dann nicht aufgeprägt, wenn es sich um irgend etwas räumlich ins Große Gehendes handelt. Wie Jedermann das Meer und jeder Wüstenreisende die Sahara ergreifend findet, so wirken auch die größern Moorflächen oder unebenere Torfgründe eindrucksvoll als ausgedehnte Ergebnisse der umschaffenden Naturgewalten, überdies meist eigens interessant durch ihre Färbung, Pflanzen und Bäume, sowie durch den freien, weiten Blick, den sie verstatten. Wir finden sie mehrmals zwischen

Isar und Loisach, und auf dem Wellenland zwischen letzterer und dem Starnberger See.

Freilich wird außer durch Gewässer eine Landschaft am meisten durch das Erscheinen menschlicher Ansiedlungen für unser Auge lebendig. Teilweise nun sind in unserem Gebiete die Dörfer nur in großem Abstande von einander zu treffen. Dagegen erfreut sich das Ganze, besonders aber dessen Südhälfte eines bemerkenswerten Reichtums von Einzelgehöften für Landwirtschaft oder andere Erwerbszweige, so daß nur eine einzige Region, der Forst östlich der Straße nach Königsdorf, dieser anmutigen Eigenschaft einer größerenteils waldigen Gegend entbehrt.

Daher dürfen wir dann als einen hohen Vorzug der ganzen Eisenbahnumgegend in weitestem Sinne dies rühmen, daß sie einen ungemein reichen Wechsel der Farben zeigt. Da sieht man in rascher Folge oder langsamem Uebergange das glänzende Grün und die Silberstreifen der Flüße, ihre weißgrauen Schottermassen zwischen und neben den Rinnsalen, allerlei grau- und hellgrünes Buschwerk ebendort, die mineralischen Farben der steilen Böschungen zu den Hochflächen hinauf, das Dunkel der Nadelbäume und die saftigen Laubhölzer, die Äcker und Wiesen und düsteren Moorgründe, alles durchschnitten von den lichten Streifen der zahlreichen Fahrwege und Straßen und durchwirkt von den Anwesen und Dörfern mit Kirchtürmen! Dies und derlei oft samt dem alpinen Hintergrund gleichzeitig gesehen, berechtigt wohl zu Worten des Ruhmes für das Beieinander von Formen und Farben unseres ganzen Gebietes.

Auf der Höhe seitlich des Flusses befinden wir uns größtenteils 600—640 m über dem Meeresspiegel, auch noch höher; denn schon etwas ober Pullach wird erstere Seehöhe auf der Westseite erreicht.

Selbst ohne daß man persönliche Erfahrung von dem Hochanziehenden dieser Landschaft gemacht hätte, wird man doch wohl schon durch jede speziellere Landkarte über die interessante Gliederung des Ganzen dahin unterrichtet, daß die beiden Flüsse, und der parallele und so nahe See an sich nur ein Mancherlei und Anmutsvolles oder auch Großartiges bieten können.

Welch einen begehrenswerten Fortschritt bringt uns da die Möglichkeit, in Zukunft bis nach Wolfratshausen hinauf ohne Sorge um unerschwinglichen Zeitbedarf sich eines von den bekannten Isardörfern als Ausgangspunkt wählen zu können, um weitab von den Ansprüchen des beruflichen Alltagslebens eine gesundheitstärkende Fußwanderung zu unternehmen!

Das Klima

des Gebietes der Isarthalbahn hat nämlich bei solcher Seehöhe und Bodenbeschaffenheit bereits die Vorzüge des unmittelbaren Alpenvorlandes. Man ist also in den Orten an der Bahnlinie nicht nur der von Kohlensäure und von Miasmen aller Art durchsetzten Luft der großen Stadt entronnen, vielmehr bietet die in Abschnitt II. bezeichnete Art des Bodens im Verein mit der entwässernden Wirkung der beiden tiefen Flußfurchen auch die großen Vorteile, daß sich die Niederschlagswasser rasch aus den oberen Lagen nach unten verlaufen, daß die Porosität des Grundes dessen gesunde Durchlüftung sichert und die Verdunstung sich rasch genug vollzieht, um die Entwicklung der unsichtbaren Krankheitserreger in keinerlei Weise zu befördern. Ja, dieselbe wird ganz besonders hintangehalten durch die in noch stärkerem Grade als in München thätigen Berg- und Thalwinde, welche eine zwar nicht immer angenehm empfundene, aber eine sehr wünschenswerte rasche Bewegung der Luftteilchen ergeben. Diese Strömungen sind eine Eigentümlichkeit unseres gesamten Alpenvorlandes, und da die Luft in größeren Höhen eine auffallend rasche Abnahme aller Miasmen stattfinden läßt, so ist der im Sommer so regelmäßig von den Alpen kommende Bergwind eine gesundheitlich vorzügliche Eigentümlichkeit unserer Eisenbahngegend. Die stattlichen Flußspalten vermehren natürlich noch fühlbar die austauschende Bewegung des Luftzugs, während zugleich die Temperaturschwankung, von den genannten lokalklimatischen Windströmungen unabhängig, gerade bei zunehmender Seehöhe immer schwächer auftritt. Ueber den beiden größeren Torflagerungen des Westens und der des Ostens wird allerdings die Nebelbildung begünstigt; allein ein weiter greifender übler Einfluß wird ihnen eben durch den angedeuteten Charakterzug der Atmosphäre dieser Landschaft benommen.

II.

Bodengestalt und -bildung.

Während man nun solche sanitäre Vorzüge als etwas Vielversprechendes begrüßt und unsere Landschaft den Genuß des Schönen durch einen reichlichen Wechsel im Aussehen der Bodengestalt gewährt, so befriedigt der letztere Umstand weit weniger vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus.

Denn es ist gerade vom Begriffe des Wirtschaftlichen verlangt, daß einer solchen Gegend das Zusammenfassen und -greifen ihrer Teile nicht erschwert sei, sondern eine von der Natur möglichst ungehinderte zeitsparende Hin- und Herbewegung der Güter und Personen über das ganze Gebiet hin stattfinden könne.

Dies aber wird hier vor allem durch eben diejenigen Thatsachen hintangehalten, welche dem Auge des Passanten erfreulich oder doch interessant erscheinen, nämlich von den Flüssen mit ihrem schotterbedeckten Bette und ihrer Verzweigung, sowie von den „Filzen" und „Mösern" nebst den unruhigeren Profilsteilen der beherrschenden Moränenbedeckung links der Loisach bis zum Würmsee.

In der That kann sich auch deshalb der Einfluß der entstehenden Eisenbahn ostwärts schwieriger geltend machen als im Südosten und Süden. Am meisten kommt sie also dem Westen zu gute, sowohl durch die Endstation Wolfrathshausen als durch die Abzweigung an den Starnberger See.

1. Der Westen.

In letztgenannter Region sehen wir, daß die Oberfläche der Hauptsache nach durch die von Gletschern der Vorzeit herbeigeführten Gesteine und Erden hergestellt wurde. Der häufig zu tage tretende unmittelbare Untergrund besteht aus der in Schichtung abgesetzten Nagelfluhe, welche allenthalben Gruben für Straßenschottersteine gestattet und vielfach auch Baumaterial abführen ließe, wenn die Fahrkosten auf weitere Entfernung nicht entgegenständen. Letzteres wird besonders an den verschiedensten Stellen innerhalb der Thalfurche beider Flüsse bemerkbar, so oft an den Abhängen der Hochufer wie in der Sohle der Flußspalte die Nagelfluhe ansteht. Aber auch in dem welligen Lande westlich der Loisach sieht man namentlich

von Wolfratshausen und von Eurasburg her Gruben auf Nagelfluh resp. ihr zugehöriges grobes Geröll ausgebeutet; noch mehr freilich trifft man solche Gruben außer Benutzung.

Sodann treten auch mergelige Thonlagen älterer Bildung („Tertiärmergel") an den tieferen und in seichten Furchen als Bestandteil zu tage. So vor allem in dem Uferhang an der Loisach, südlich von Eurasburg. Daselbst findet es an dem halbwegs Beuerberg zum Flusse gehenden Thälchen statt, am Habichtsgraben und etwas oberhalb desselben, wo die betreffenden Schichten in einer Mächtigkeit von 60 und von 40 m lagern, nur durch eine 2—3 m starke Kiesschichte von einander getrennt.*)

Vielleicht jüngerer Herkunft ist das kalkhaltige Thonlager rechts der Loisach, oberhalb Wolfratshausen. Hier ist eine wahrscheinlich diluviale Thonschicht von 10—25 m Mächtigkeit und großer Längs-Ausdehnung, das Rohstofflager für die Herstellung anerkannt sehr guter Ziegel und für Ausfuhr per Floß nach München.

Der Moränenmasse, resp. ihrem lettenartigen Gletscherlehm verdankt auch die ganze westliche Gegend das wiederholte Vorkommen von Filzen oder Moosen, deren Torf teilweise eine erwünschte Reinheit von Sand- und Mineralbestandteilen bietet. Man erkennt an der Richtung ihrer Aufeinanderfolge und ihres Areals ganz deutlich die von Süden nach Norden einst vollzogene Bewegung der ganzen Oberflächenbildung. Auf der undurchlässigen Grundlage sammelte sich das Grundwasser an, weil Hügel und sanfte Rücken dessen seitliches Abströmen hemmten. Und so finden sich hier mehr als 5 solcher Moose vor, wenn auch teilweise unscheinbar. Wir nennen vor allem die beiden größten: das 2 km lange von Biberkor und dasjenige östlich von Allmannshausen. Außerdem liegt ein Filz östlich von Aufkirchen und Aufhausen, ein andrer südlich des Allmannshauser Filzes, bis nahe an Münsing gezogen, und ein solcher nordöstlich von Degerndorf. Abgesehen von kleineren Stückchen würden dann noch die Partien am Loisachufer erwähnt werden können.

*) Die technische Untersuchung dieser Lagen, welche in Abschnitt IV zu erwähnen sein wird, spricht angesichts der zum Schlämmen so günstigen Nähe des Flusses, dessen Gefäll bei mittleren Wasserstand von Beuerberg bis zur Mündung für Wassertransport in erwünschter Weise sanft ist, sehr für rege Ausbeutung.

Durch die hügelige Erscheinung der aufgeschütteten Moränenmassen bekommt aber allerdings das fragliche Gebiet, namentlich östlich der Südhälfte des Würmsees, ein für den Lokalverkehr und für die Arbeit des Bodenanbaues minder günstiges Profil.

Auch aus diesem Grunde herrscht hier Waldkultur vor, zumal überdies die Seichtigkeit der Bodenkrume für manches Hektar die Erhaltung der bodenbindenden Waldbestände nahezu zur Notwendigkeit macht, wenn man nicht Sterilität als Folge sommerlicher Austrocknung besorgen soll.

2. Zwischen der Loisach und der Isar

müßte man letzteres in bestimmter Weise in weiten Strichen gewärtigen, wenn man die Wälder in gewöhnlicher Weise abholzen würde. Auf ausgedehntem flachgelagertem „Kies“, d. h. Geröllgrund, gibt es hier zwar im ganzen einen befriedigenden Waldbestand; aber die Humusdecke ist so unkräftig, daß ihre Nährstoffe sich verflüchtigen müßten, wenn man nicht die jährliche Ausbeute durch achtsames Pflanzen und Pflegen von Unterholz immer zugleich sozusagen ersetzen würde. Besser ist dies in dem Gebiete unmittelbar an der Loisach, wo die wellige Moränenbildung großenteils mergelreichere Partien des Bodens mit sich bringt, jedoch nur auf eine 7 km lange und etwa 3 km breite Strecke von Beuerberg nordwärts. Das Uebrige zwischen beiden Flüssen bis nach Königsdorf und von da nordöstlich besteht ganz aus Filzen und Waldungen auf jungem geschichtetem Schotter, welcher dem großen Wolfratshauser Forst und dem Königsdorfer Gemeindeholz zur Grundlage dient. An der Isar selbst tritt fast von der geographischen Breite Königsdorfs an auf beiden Uferseiten wiederholt thoniger Mergel zu tage, welcher dann größtenteils oben von Moränenschotter überdeckt wird.

Wie letztere Massen der Vorzeit, so besteht auch dasjenige Geröll, welches durch den Fluß selbst fortwährend abgelagert wird, vielfach aus nutzbaren Kalksteinen. Die Furche des Flusses aber hat vielfach auch die Nagelfluhe aufgeschlossen, welche als geschätztes Baumaterial vordem an verschiedenen Orten Verwendung fand, z. B. weiter abwärts bei Pullach, während sie heute in folge der erhöhten Kosten der Fuhrwerke nicht mehr benützbar ist. Ein ähnliches Schicksal haben die großen Lagen von Schwemmsand,

welche oberhalb Beuerberg am Loisachufer beginnen und sich in der Richtung nach Iffeldorf südwestlich bis zum sogenannten Heuwinkel ausdehnen, 1—10 m tief. Sie könnten bei wesentlich verbilligten Transportkosten nach ihrer verschiedenen Zusammensetzung reichliche Verwendung finden, heute nur spärlich von der Glasfabrik in Wolfratshausen benutzt. *)

3. Den Boden jenseits der Isar

faßt man endlich noch auf der Höhe bezüglich Gestalt und Naturgaben ins Auge, so ist über erstere alles Belangreiche schon S. 8 f. angedeutet. Es erübrigt nur zu erwähnen, daß eben durch die kleinen energischen Einfurchungen und durch die Moose auch hier der Localverkehr teilweise etwas erschwert ist. Dagegen ist diese Landschaft durch eine tonreichere Zusammensetzung des Bodens mit einer besseren, resp. tieferen Ackerkrume größtenteils bedeckt. Deshalb gibt es denn hier auch einen ergiebigeren Untergrund für den Waldwuchs, namentlich für Laubholz, und weit weniger sterile resp. mit ärmlichster Grasnarbe versehene Striche, als links der Isar, wie auch weniger Moorbodenpartien sich vorfinden. Allerdings fehlt es ja an solchen keineswegs (S. 9); doch weisen sie gerade durch ihre für Torfstich ungünstigere Zusammensetzung darauf hin, daß sie sich unschwer schrittweise in gutes Ackerland verwandeln lassen, wenn die in Norddeutschland so hoch entwickelte und in Bayern durch Prof. E. Ebermayers Versuchsstation bei Raubling so sehr empfohlene Moorkultur endlich auch in wirtschaftlichen Kreisen Oberbayerns wirksameren Zugang erlangt haben wird. Dann wird man hier ebenso reichen Ertrag von den Feldern haben, als auf den wohlgepflegten Grundstücken der Hochfläche um Straßlach und Grünwald, wo die mächtigen Forste wechselnd mit ergiebigen Getreideäckern und Höhenwiesen auf tiefgründigem Boden ruhen.

---

*) Dieser Quarzsand zeigte bei den zu München angestellten chemischen Untersuchungen eine Menge von nicht weniger als 77—98 Perzent reinen Quarz, resp. Kieselsäure, was zweifelsohne diesen Lagen einen hohen Nutzwert verleiht.

III.
Waldverhältnisse.

Wiederholt wurde hiemit der Forstkultur gedacht, bes. S. 15, welche für die Bodennutzung dieser Landschaften von entschiedenster Bedeutung ist, und deren Erträgnis zunächst wohl die meiste Veränderung von der Eisenbahn zu gewärtigen hat.

Dabei handelt es sich vor allem um einen sehr beträchtlichen Teil der gesamten nutzbaren Bodenfläche. Denn wir finden im Bereich des Forstamtes Wolfratshausen allein, dem allerdings etwa drei Vierteile des in Frage kommenden Gebiets angehören *), 10,275 Hektar für Waldkultur verwendet. Hievon kamen freilich nur 2811 Hektar unmittelbar unter die sorgliche Hand der Staatsverwaltung; dazu stehen 114 Hektar als Besitz der Remontestation Schweigwall (westlich von Königsdorf) unter der Gestütsdirektion. Dagegen sind 7155 Hektar Privatwald, und 195 Hektar bilden das Ganze des Gemeinde- und Stiftungseigentums.

Es gibt nun nicht nur, namentlich westlich der Loisach, eine Reihe geschichtlicher Gründe für das Zurücktreten von Staatsbesitz, sondern hier machte sich namentlich auch die von der Natur begünstigte Parzellierung geltend, welche von dem das so unebene Terrain empfohlen wurde, insofern bei solchem die Verteilung unter Einzelne natürlicher erscheint, als das beschwerlichere Verwalten durch den Staat. Namentlich aber halfen in diesem Landschaftsabschnitte auch die Moose und die Unterbrechungen durch steril gewordene Stücke oder „Blößen" dazu, daß der Staat den Erwerb ausgedehnteren Gebietes sich wenig angelegen sein ließ. Das Gegen-

*) Das Forstamt Wolfratshausen dehnt sich gegen Norden bis zur Flur Baierbrunn einschließlich, im Westen zum Starnberger See, gegen Süden bis zur Gemarkung Königsdorf aus und wird im Osten von den Gemeindebezirken Dietramszell, Linden, Thanning und Grünwald begrenzt.

teil fand zwischen den beiden Flüssen statt, und ziemlich beträchtlich ist der staatliche Forstbesitz auch östlich davon.

So kommt es daß auch von sehr kümmerlich mit Nährboden ausgestatteten Geröllflächen doch ein sehr stattlicher Jahresertrag auf den Flüssen nach München abgeht, namentlich auch vorzügliches Werkholz. Unter letzteres ist in erster Linie das Kiefern- und Fichtenholz zu rechnen, das auf dem sogenannten Kiesboden der Flußthalsohle das langsamste Wachstum zeigt, aber zu den feinsten Plafondstücken, wie namentlich für musikalische Instrumente verwendet wird. Im Querschnitt drängt sich ein Jahresring an den andern, und ein zweihundertjähriger Stamm hat oft nur 0,25 m im Durchmesser.

Aber auch die Buche, die trotz aller Ungunst von Seiten der neueren Aufforstungsarbeit noch ziemlich viel Verbreitung in Wäldern und an den Flußthalhängen besitzt, wird nach ihr Qualität durch höhere Verkaufspreise stets anerkannt.

Als entschieden vorherrschender Waldbaum aber macht sich die Fichte geltend. Sie wird vorwiegend in Neuanpflanzungen verwendet und zwar auch auf jenen besseren Böden, wo man auch noch die Buche mit anpflanzt. Auf den minderwertigsten Strichen bildet teils allein, teils mit der Fichte gemischt auch die Kiefer das Gehölz. Ebenso ist die Tanne nur in einigen eng begrenzten Beständen der herrschende Baum, befindet sich im übrigen gleichfalls nur in Begleitung der Fichte. Dagegen tritt weder die Eiche noch die Birke, der Ahorn oder andere Laubbäume anders als in Gruppen und vereinzelt auf.

Für sie und ihre Art der Wurzelbildung ist eben die Zusammensetzung des Bodens trotz ihres raschen und starken Wechsels zu ungünstig und namentlich die Zersetzungskrume fast überall zu seicht. Es wächst auf nicht unbeträchtlichen Strichen, besonders im Forste zwischen der Isar und Loisach auch Fichte und Föhre meist so langsam, daß nur ein 150jähriger Umtrieb stattfinden kann und zwar nur unter der Seite 15 angedeuteten Voraussetzung. Auf den besseren Böden allerdings findet namentlich in folge der großen Menge von Niederschlägen ein ziemlich rasches Wachstum statt, so daß ein 110-, ja 90jähriger Umtrieb in der Waldnutzung in Anwendung kommt.

So ergiebt es sich denn immerhin, daß jährlich ein durchschnittlicher Ertrag von über 40,000 Ster Holz der oben bezeichneten Gesammtfläche abgenommen werden kann. Man bezieht dabei aus den staatlichen Forsten etwa 8000 Ster, aus denen der Privaten 31—32,000 Ster.

Wird nun der durchschnittliche Verkaufswerth des Holzes (Bauholz und harte und weiche Hölzer aller Art) nur zu 4 Mark pro Ster angenommen, so ergibt sich ein jährlicher Gesamtertrag von 160000 Mark, welche einen bedeutenden Geldumsatz für ein enges Bereich dauernd sichert.

Wie weit in der Gegenwart die Holznutzung für einzelne Orte sich im Handel oder auch durch Abführen von Bau- und Brennholz günstig geltend mache, und wo eine merkliche Aenderung durch die Eisenbahn wahrscheinlich sei, wird die nachfolgende Skizze der Einzelorte hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Lage deutlicher machen.

IV.

Die Stationen und Gemeinden bezüglich Produktion und Einfuhr.

1. Eisenbahnstationsorte.

Als erster Punkt von Bedeutung für die Bahnbenützung ergibt sich Thalkirchen. Dieser Vorort Münchens ist bereits in den letzten 5 Jahren manchfach aufgeblüht und hat um mehr als 200 Seelen zugenommen. In ersterer Linie geschah dies durch die Sägemühle und die Dr. Stammler'sche Wasserheilanstalt. Die Säge verfrachtet schon jetzt Lasten für 1000 vollgeladene Waggons, kommt aber auch in die Nähe des neuen Bahnhofs zu liegen und wird dann zu vermehrter Ausnützung ihrer großen Wasserkräfte vorteilhaft schreiten können, natürlich durch ein Anschlußgeleis mit der Bahn verbunden. Mit Dampfkraft arbeitet die große Bauschreinerei Ungerer. Ein stattliches Kalkwerk, aus der Isar mit Steinen versorgt, harrt zur Zeit der Bahnherstellung, um sogleich wieder den Betrieb aufzunehmen. Nur teilweise für Lastenverkehr, hauptsächlich aber des Personentransportes wegen, erscheint die Stammler'sche Anstalt wichtig. Sie hatte im Vorjahre über 300 Kurgäste und zieht stets eine beträchtliche Anzahl von ambulanten Patienten an. Namentlich erstere werden die neue Bahn fleißig benützen, besonders auch isaraufwärts und nach Rottmannshöhe. Man wird für beide Arten von Besuchern und für das Personal der Anstalt im ganzen wohl auf 4000 Billete der Isarthalbahn rechnen dürfen. Sehr wichtig in dieser Hinsicht sind aber namentlich auch die drei großen Gartenwirtschaftsanwesen mit ihren Gärten, die schon jetzt an Feiertagen sehr hohe Frequenz aufweisen. Wir erinnern an den mit stattlichen Bäumen beschatteten Garten Kellerers, an die bisherige Brauerei und an die noch bekanntere Gastwirschaft Maria-Einsiedeln. Ebenso wird sich das städtische Bad künftig in nächster Nähe von dem Bahnhofe befinden, welcher zwischen die Stammler'sche Anstalt

und das Kellerer'sche Anwesen zu stehen kommt. So wird, nachdem überdies das Dorf sich meist wohlhabender Bevölkerung erfreut, die Lebensader einer direkten billigen Dampfwagen-Verbindung nach der Hauptstadt zweifelsohne mit einer großen Lebhaftigkeit hier pulsieren.

Die nächste Station wird hinter der Gartenwirtschaft von Großhesselohe errichtet. Dies gewährt dem Orte, sowie auch Solln doppelte Bahngelegenheit nach München. Namentlich aber wird ihnen der neue Verkehrsweg zu einem belebteren Lokalverkehr nach dessen anderen Stationsortschaften verhelfen. Solln als ein Dorf mit 650 Bewohnern und sehr leistungsfähigen Fabriken hat sowohl für und durch diese ein stärkeres Verfrachtungsbedürfnis, als es auch durch seine fast allseitige Umfriedung mit Wald Erholungsuchende zu einem lebhafteren Besuch einlädt, sobald eine größere und für einzelne Münchener Stadtteile erwünschtere Anzahl Bahnzüge hinausfährt. Solln besitzt eine Trottoirsteinfabrik, die schon heute jährlich 9—10000 Stück abführt, ebenso eine Gummiwaarenfabrik. Es wird aber eine billigere Zufuhr von Lebensmitteln und Heizmaterialien die naturgemäße Folge einer zweiten Eisenbahn sein, die einerseits von einem anderen Bahnhof Münchens als von jenem des schon bestehenden Schienenwegs herankommt, andrerseits mit einem bis jetzt kommerziell vernachlässigten Hinterlande verbindet. Dies muß ebenso die bestehenden, wie neu geplante Etablissements in der Arbeiterversorgung wesentlich fördern, sie leistungsfähiger machen. Man bringt schon jetzt etwa 600 Ctr. Mehl und 2300 Hektoliter Bier ein zum Orte. An Kohlen beläuft sich der jetzige Bedarf auf nur 600 Ctr., was bei den vorhandenen Holzbeständen leicht erklärlich ist, von denen Waare auch nach München abgefahren wird. Großhesselohe selbst bekommt namentlich für seine Trottoirsteinfabrik (Wenz) eine günstige Gelegenheit, auch südwärts zu arbeiten. Dieses Etablissement wurde beim Bau der Eisenbahnbrücke gegründet, kam aber erst nach fast 15 Jahren zu seiner regelrechten Fabrikation. Die Jahresproduktion beträgt nunmehr zwischen 40- und 50000 cbm. Die Fabrik ist so gelegen, daß das Rohmaterial 30 Meter höher lagert und bei der Verarbeitung ebenso wie auch das Fabrikat den Weg von oben nach unten beschreibt. Das fertige Fabrikat wird mit einer Kettenbahn auf den Lagerplatz in der Höhe

des Bahnhofes Großhesselohe gebracht, wohin derselbe eine direkte Schienenverbindung mit dem Bahnhofe besitzt. Die Güte und Verwendbarkeit der Steine ist durch deren steigenden Absatz am besten bezeugt.

Um 1,5 km weiter wird Pullach eine Station erhalten; sie wird an's Nordende des Dorfes zu stehen kommen. Dieses reizend gelegene Isardorf besitzt bereits eine Cementmühle und einen Kalkofen an der Böschung zum Flusse. Bis jetzt konnten diese Unternehmungen nur spärliche Erfolge haben. Allein nachdem das eine nun in der kräftigen unternehmungsreichen Hand, das andere unter mittelbarem Einfluß des Ingenieurs und Baumeisters Heilmann sich befindet, kann ihre schwunghafte Entwicklung nicht mehr in Zweifel stehen, sobald man billige Bahnabfuhr nach München gewonnen (cf. noch zu S. 38). Dies wird sich leicht auch für eine eigene neue Ziegelei ergeben, da aufwärts von Pullach sehr reiner Ziegellehm 3 Meter mächtig lagert, der erst mit Sand gemischt zum Brennen vollgeeignet wird. Auch der Personenverkehr von Pullach wird durch das Eingreifen des genannten Grundbesitzers eine fühlbare Anregung erhalten, da dieser Meister in Villenanlagen aller Art, namentlich auch solcher von solider Eleganz bei billigen Preisen, ein ausgedehntes Areal auf der Höhe erworben, welches den Boden angenehmer Landhäuser in solch trefflicher Luftregion und inmitten der so anziehenden Flußlandschaft abgeben wird. Übrigens zeigt schon der jetzige Consum des nur von 300 Seelen bewohnten Ortes, daß ein starker „Zug" dorthin stattfindet. Obwohl nämlich die Felder ausgiebig das Ihre leisten, so daß z. B. große Quantitäten von Kartoffeln (1800 — 2400 Ctr.) und von Milch nach München gehen (170 — 180 Stück Rindvieh), wie auch Holz aller Art zur Stadt gebracht wird, beträgt die Einfuhr von Mehl allein über 200 Ctr., die von Bier etwa 1350 hl.*)

Wegen des Übergangs nach Grünwald und in zweiter Linie auch wegen der voraussichtlichen Lasten von Nagelfluhbausteinen, sowie

*) Rechnet man, wie wir es auf grund von Vergleichen mit isolierten Orten dieser Landschaften thun müssen, für den Kopf der Bevölkerung ohne Fremdeneinkehr jährlich 180 Liter, so ergibt sich hier ein Plus von 810 Hektoliter für die Fremden. Nimmt man nun an, daß letztere sogar je 2 Liter bei ihrer Einkehr consumiert haben, so kommt man zu einer Anzahl von 40500 Einkehrgästen!

von Kalk- oder Lehmmengen erhält bereits der Rand ober Höllriegelsgreuth die nächste Station. Mit der bereits eingeleiteten Verwendung der Wasserkräfte wird man hier die schwersten Lasten von Steinen und Erde billig genug emporbringen. Übrigens zeigte die Frequenz der Überfuhr nach Grünwald in den letzten 3 Jahren die steigende Summe von 14 zu 17 Tausend Fahrgästen. Naturgemäß wird durch die künftige Fähreinrichtung auch Grünwald in's Bereich des Frachtentransportes des Höllriegelsgreuther Bahnhofes einbezogen.

Bis zur Station Baierbrunn, welche am Südwestrande des Dorfes errichtet wird, durchzieht die Bahnlinie 3,5 km. Der von 200 Menschen bewohnte Ort führt Getreide, Vieh (bei einer Zahl der vorhandenen Stücke zu 171), dazu Milchprodukte der vorhandenen Käserei aus, auch Holz aus dem Forstenrieder Park. Namentlich aber wird die große Menge von etwa 30 000 Ctr. Kalk, welcher aus der Isar gewonnen wird, als bedeutendster Frachtposten nach München von belang erscheinen, neben den 10 000 Ctr. Coaks, welche die Kalkbrennerei versorgen. Den reichlichen Besuch des Platzes durch Passanten bezeugt der Consum von 1000 hl Bier: 640 hl sind als Verbrauch der fremden Einkehrgäste zu erachten, was auf deren 32000 schließen läßt, wenn jeder das Quantum von 2 Litern trank. Die Tüchtigkeit der Wirtschaft der vorhandenen Posthalterei macht solche Frequenz leicht erklärlich.

Wir verfolgen unsere Bahnrichtung weiter und erreichen nach 3,7 km mittelst einiger mäßiger Kurven die Station Hohenschäftlarn, welche sachgemäß links der Chaussee an die Vizinalstraße nach Kloster Schäftlarn zu stehen kommt. Sie wird vorerst nur bescheidene Aussicht auf andere Lasten haben, als auf solche von Holz und Holzwaaren (Hopfenstangen, Bretter ꝛc.), für welche im Gemeindebezirk 1 Sägmühle zu Kloster-Schäftlarn arbeitet. Eine Ziegelei wird gleichfalls beschäftigt, obwohl nur mittlere Qualitäten Lehmlagen in Benützung genommen sind.

Diese und etwa noch zu gewärtigende Arbeitsstätten in der Thalsohle werden aber zumeist ihre Güter nicht nach Hohenschäftlarn bringen und von da holen, sondern wegen der bequemeren Auffahrt zu der 1,6 km südlicheren Station Ebenhausen, deren Anlage

an der Einmündung der Hohenschäftlarner Straße in die des kleinen, aber wegen seines Ausblicks und trefflichen Gasthauses so viel besuchten Örtchens erfolgen wird. Die gesamte politische Gemeinde dieser Dörfer und Weiler, zu welchen namentlich auch das nur 5 Min. von Ebenhausen entfernte Zell gehört, umfaßt ungefähr tausend Seelen, was sie ganz wesentlich dem belebten Kloster-Schäftlarn verdankt. Dessen Bildungsanstalt schließt allein 150 Zöglinge in sich, wie ja auch die stattliche Brauerei nach auswärts thätig ist und die vorzügliche Wirthschaft vielfach aufgesucht wird. An Vieh zählt man 605 Stück, dazu 116 Pferde. Der Bierverbrauch der Gemeinde beläuft sich trotz des natürlich sehr geringen Konsums der Kloster-Schäftlarner Anstalt auf 2670 hl, was jedenfalls auch hier für großen Fremdenbesuch zeugt. Auch die Mehleinfuhr beträgt nicht weniger als 1000 Ctr.

Von diesen reizenden Dorfschaften und Uferstätten aus durchzieht dann der Schienenweg die nur durch den Alpenanblick in der Ferne verschönerte Gegend bis Icking über 3 km. Hier wird sich die Station, 652 m hoch, wiederum westlich des Dorfes befinden. Dessen Gemeinde zählt 235 Seelen; der Viehstand ergibt an Rindern 350, an Pferden 80. Man führt von da jährlich etwa 1 t. Ctr. Getreide und 100 Stück Rindvieh zur Stadt aus, ebenso den größeren Teil der entbehrlichen 3 t. Ster Holz; auch gehen in die nächste Nähe noch Ziegel. Der Bierverbrauch beträgt jährlich rund 600 hl; im übrigen ist hier wenig Frachtzunahme zu gewärtigen.

Nach 3,5 km folgt die Station Dorfen bei 660 m Höhe, mit 225 Einwohnern, als deren einzigen wichtigeren Ausfuhrgegenstand wir Holz bezeichnen. Man zählt 208 Stück Rinder und 46 Pferde. Die anmutige Aussicht in dieser gesunden Höhenlage läßt weiterhin Dorfen jedenfalls umsomehr für viele als Haltpunkt empfehlen, da hier die Bahn nach zwei Seiten sich teilt.

Geradeaus geht es dann nur noch 1,4 km weiter bis zum Südende der Schienenstraße, zur Station Wolfratshausen.

Dieser Platz, ebensogroß wie Starnberg — 1620 Seelen — ist auch ebensoweit von München entfernt als letzteres; nur hat es eine um 10 m geringere Seehöhe. Der Bahnhof kommt etwa 670 m hoch zu stehen, westwärts der Mitte des Marktfleckens, und zwar an

den westlichen Rand des Roßgrabens. Durch diesen letzteren wird die neue Straße nach der Station gebaut, so daß dann die so empfindliche Steigung und damit die Notwendigkeit des Vorspanns für den Lastenverkehr in Wegfall kommt. Mit Wolfratshausen fast untrennbar ziehen wir seinen Vorort Weidach in betracht, dessen Gemeinde 510 Bewohner bilden. Beide Orte haben eine Anzahl von Großgewerbe-Betrieben mäßigen Umfangs und einen beträchtlichen Güterverkehr, obgleich durch den steilen Bergabhang und bei der geringen Anzahl von transportierenden Flößen die Frachtkosten sehr empfindlich sind. Die Bevölkerung verbraucht abgesehen von den stattlichen einheimischen Erzeugnismengen z. B. noch 2 t. hl Bier von München und 8 t. Ctr. Mehl, sowie 10—12 t. Ctr. Getreide von auswärts. (Weidach consumiert 1000 hl Bier.) Ebenso hat die dortige Glasfabrik schon jetzt 5—10000 Ctr. Frachtlasten nötig, teils Kohlen oder Coaks, besonders aber Soda, Glaubersalz, Scherben u. s. w. Dagegen gehen aus den Waldungen rechts der Loisach nicht weniger als etwa 40 t. Ster Brenn- und Bauholz ab, schon heute fast durchweg per Floß, ebenso etwa 30 t. Stück Bretter aus den 2 Sägmühlen von Weidach, auch zahlreiche Hopfenstangen als Floßfracht. Daneben nennen wir auch die Produktion von Lohe und die Arbeit der Kohlenbrennereien. 6 Kalköfen sind in einem Stande, daß sie 50 t. Ctr. Kalk nach außen verführen können, sobald ein Bahnfrachttarif ihnen zu gebote steht. Dazu kommt noch eine Ziegelei mit sehr gutem Erzeugnis. Die treffliche Qualität von plastischem Thon, welche unterhalb Gelting nahe der Loisach lagert, gestattet nur 200 t. Ctr. nach München oder Großhesselohe zu versenden, da es an benützbaren Flößen fehlt. Es versteht sich, daß gerade derlei Artikeln durch einen rationellen Bahntarif eine Vervielfältigung der Produktion gesichert wird. Dies gilt ebenso der Abfuhr von Torf, von welchem noch erst wenige tausend Ctr. den Weg nach außen machen können. Weniger Zunahme im Verhältnis mag der Export von Vieh und Milchprodukten (ersteres zur Zeit etwa 10 t. Ctr. dem Gewicht nach, letztere etwa 4—500 Ctr.) durch Bahnbeförderung gewinnen. Ähnlich wird es auch mit Heu und Stroh der Fall sein, von dem man freilich bereits 30 t. und resp. 8—10 t. Ctr. im Jahre abführte. Zu dieser hohen Summe gelangte

man erst neuerdings, und zwar infolge aufs äußerste gestiegener Heupreise, indem für den Ctr. 4—4$^1/_2$ Mark bezahlt wurden, während in den Vorjahren durchschnittlich nur 2 Mark.

Die Erhöhung der gesammten mineralischen und der Holzproduktion, sodann der dortigen Glasfabrik und der Walkerei, das Aufkommen verschiedener Etablissements zur Verarbeitung des Holzes und das Neuaufleben einer rührigen und großen Lederproduktion ist nach Anschluß des Platzes an die Verkehrswelt mittels Bahn vorauszusetzen. Dies namentlich aus dem Grunde, weil die Arbeitskräfte nicht nur im ganzen billiger sind, als in den allermeisten Strichen Oberbayerns, sondern gerade aus dem verarmten Weidach ein sehr reges Angebot diesbezüglich stattfindet.

Die Lohnverhältnisse des ganzen Bahnbereiches aber erscheinen für die Eröffnung neuer Produktionsstätten einladend genug, worüber später im V. Abschnitte noch bestimmtere Angaben folgen werden (S. 42).

Jedenfalls kann vor allem bezüglich der einfachsten Betriebe, wie Kalkgewinnung, Holzverarbeitung, Ziegelmachen, auf raschere Einstellung von Arbeitern gerechnet werden. Aber auch ausgebildete Industrien, wie die Gerberei, müssen hievon gewinnen. Bei dieser kommt vor allem das weiche, zum teil aus Torflagen herankommende gibt Loisachwasser in betracht, welches dem Leder eine besondere Milde und dadurch eine zweifellos bessere Qualität sichert, als z. B. das der Isar.

Für die voraussichtliche Belebtheit des Güter- und auch des Personenbahnhofs Wolfratshausen sind außerdem sodann noch die bedeutenden und nicht wenigen Dörfer von belang, die hier ihr Ziel suchen müssen. Insbesondere muß es sich als nahezu selbstverständlich alsbald nach Herstellung der Bahn ergeben, daß Wolfratshausen für sein Umland der von allen Seiten aufgesuchte Platz für Viehmärkte werde, welche ja den gesamten Waarenumsatz kleinerer Städte so ungemein beeinflussen. Im einzelnen aber werden jene Dörfer erst nach Erledigung der Stationenfolge von uns noch besonders berührt werden.

Von Dorfen aus also wendet sich die andere Linie der Bahn westlich in sanftem Bogen nach Höhenrain. Die Vorzüglichkeit der örtlichen Position der einzelnen Stationen, welche in der äußersten Annäherung an die betr. Ortschaft besteht, konnte von Dorfen an nicht

mehr so aufrecht erhalten werden, wie bis dahin. Doch blieb man immerhin nur etwa 6 Minuten von Höhenrain, 1,6 km von Dorfen. Das erstere, dessen Gemeindebezirk 700 Einwohner zählt, besitzt im ganzen einen Viehstand von nur 280 Stück; daher wird man zunächst nur an Holz einigermaßen, dagegen umso bedeutender von den großen Biberkorer Torflagern Güterfrachten erhalten. Für die Filze von Biberkor und von Allmanshausen erscheint eine Frachtensumme von 14—20 t. Ctr., d. h. 1000 beladene Waggons, durch Unternehmer im voraus und verlässig gesichert. Auf Station Biberkor, welche um 2 km südwärts von diesem Dörfchen entstehen wird, kommt dann auch die bisherige Abfuhr von 4 t. Ctr. Holz, sowie von 1 t. Ctr. Kartoffeln und 400 Ctr. Getreide in betracht; die ersteren werden aber bei Ausdehnung der vorhandenen Spritbrennerei an Ort und Stelle Verwertung finden.

Den Abschluß bildet die Station Rottmannshöhe nach 2,8 km. Der auf etwa 40000 Köpfe zu berechnende Personenverkehr dieses Punktes findet ohne Zweifel eine beträchtliche Steigerung durch die Fahrgäste der neuen Bahn, wie andrerseits tausende der bisher auf der Starnberger Linie Heimgekehrten dann den Isaruferweg mit der Eisenbahn wählen werden.

2. Orte des Umlands.

Die Bedeutung oder Entwicklungsfähigkeit der 13 Stationen hängt nun großentheils, wie wir schon zu Wolfratshausen erwähnten, von dem Umlande, von den auf die betr. Station von der Natur verwiesenen Ortschaften ab.

Nur weniges jedoch haben wir hinsichtlich der 9 ersten Bahnorte zu bemerken. Für die 6 Stationen von Thalkirchen bis Schäftlarn incl. fallen Hinweise auf Dörfer westlich der Isar im voraus weg. Was nicht aus den Waldungen und von Einzelgehöften her an sie gebracht wird, bleibt hier ohne Beachtung. Allein gerade diese 6 Stationen sind es, welche der sehr schwierigen, aber doch lohnenden Aufgabe der neuen Bahn zu dienen haben, daß sie plötzliche und überaus große Personentransporte so und so oft bewältigen muß, während sie die meisten Tage des Jahres hindurch nur eine nahezu dürftige Besetzung weniger Personenwägen haben wird.

Links der Loisach.

Erst bei Ebenhausen machen sich uns mehrere zugehörige Ortschaften außer dem schon genannten Zell erwähnenswert (wie man hieher auch von rechts des Flusses fahren wird). Wir benennen also Neufahrn und Irschenhausen mit zusammen etwa 150 Einwohnern. Eine fühlbare Belebung dürften sie vorderhand schwerlich bringen, wenn nicht Irschenhausen mit Steinförderung Geschäfte machen wird.

Icking wird den gesamten Verkehr der Ortschaften Mörlbach und Walchstadt an sich ziehen; letzteres mag dann in seiner Ziegelerzeugung etwas begünstigt werden.

Für Dorfen ist wohl nur Attenhausen ein zugehöriger Außenort. An Höhenrain wird das zerstreute Schwabengassen seine Station haben, zum teil oder je nach besonderen Veranlassungen auch Bachhausen, welches aber ebensogut auch Biberkor aufsuchen wird. Zu letzterem kommt man aus Aufhausen und von Süden aus dem Weiler Weipertshausen, sowie von Einzelhöfen, die überhaupt um die westliche Bahnlinie häufiger auftreten, als im übrigen Bereiche unseres Schienenweges.

Rottmannshöhe endlich wird seinen Stationsverkehr noch um dasjenige vermehren, was die Dörfer Aufkirchen und Oberallmannshausen bringen und brauchen.

Als Produkte, um die es sich zur Zeit im Waarentransport dieser Dörfer handelt, finden wir in geringer Menge Vieh, Milch, Getreide Holz und Torf in Ausfuhr, wogegen auch nur mäßige Lasten von Bier, Kohlen und etwas mehr an Mehl von außen bezogen wurden.

Begreiflich erscheint die Bescheidenheit der Umsatzmengen, wenn man die geringe Zahl und namentlich die besondere Dürftigkeit der meisten Bewohner beachtet. Letztere wird einigermaßen auch durch den Viehbesitz bezeichnet. Man findet nämlich für die Gemeinden Höhenrain, Degerndorf, Berg (nahe Eurasburg), Holzhausen, Münsing, Bachhausen 2300 Rinder und über 340 Pferde als Ergebnis der Viehzählung.

Ausgiebig, wie oben erwähnt, wird nun aber die Station Wolfratshausen mit Frachten von und nach auswärts bedacht werden. Hieher sind nicht weniger als 5 oder 6 Gemeindebezirke vom Westen der Loisach mit 24—2500 Bewohnern erwiesen. Jeden=

falls wird auch ein Teil der Gemeinde Ammerland*) seine Frachtgeschäfte dortselbst besorgen; außerdem Münsing (660 Einwohner), Holzhausen (400 E.), Degerndorf (310 E.), mit Bolzwang, Eurasburg mit Hupperg, Berg u. a. (410 E.), Beuerberg (640 E.).

Für jetzt wird aus all diesen Orten Getreide, Vieh und Butter ausgeführt; beträchtlich viele Tiere aus Holzhausen und aus Beuerberg. Ebenso kommt Holz namentlich aus Münsing, aber auch aus den anderen Bezirken. Dagegen erhält Münsing 1,5 T. hl Bier, Holzhausen 1,2 T. hl, Degerndorf 400 hl. Die Mehleinfuhr der ersteren Orte beläuft sich z. B. auf 300 und 500 Ctr.

Eurasburg, durch das malerische Schloß und das stattliche Rittergut des H. Regierungsrates Pfister vorteilhaft bekannt, ist schon jetzt infolge seiner Holzausfuhr allein wichtig. Aus den hieher gehörigen Waldteilen werden 1200 Kubikmeter Werk- und Bauholz und 1000 Ster Brennholz verfrachtet, allerdings zur Zeit fast durchweg per Floß. Der Lastenbedarf und die Abfuhr vom Schlosse und seiner Brauerei erscheint bereits sehr beträchtlich. Eine Zusammenstellung davon ergibt für 1888 als Zufuhr 30000 Ctr., und fast ebenso viel (29700) betrug das Gewicht der weggefahrenen Güter. Unter den ersteren machen allerdings Baumaterialien (Ziegel, Sand, Kies, Cement rc.) mehr als die Hälfte aus; unter den letzteren ergeben die Bierfuhren zwischen 14 und 15000 Ztr. Es würde aber sowohl von der Schloßbrauerei als von den beiden Sägmühlen umso energischer gearbeitet werden können, je mehr sie sich durch billige Bahnfracht erleichtert fänden.

Die S. 14 angedeuteten Thonlagen versprechen unter allen Umständen eine eigene industrielle Anlage lohnend zu versorgen. Es finden sich hier nach den von Hrn. Regierungsrat Pfister veranlaßten Untersuchungen dreier Thonwaarenfabriken in Oberbayern, der Oberpfalz und Thüringen verschiedene Arten von Thon, die zwar in ungeschlämmtem Zustand wenig Feuerbeständigkeit beweisen, aber zu gegenseitiger Mischung bestens geeignet, sowohl für verklinkerte als gewöhnliche Thonwaren, namentlich auch für Falzziegel gut geeignet

* Staudach z. B. hat ohne Steigung bei guter Straße nicht ganz 6 km nach Station Wolfratshausen, Ammerland 7; doch wäre der Weg nach Biberkor nur 4 1/4 bezw. 5 1/4 km.

sind. Zur Zeit werden übrigens beträchtliche Quantitäten von einem anderen Privaten auf Flößen, die 150—200 Ctr. tragen können, als Tegel für Töpferwerkstätten nach München gebracht. Ein anderes ist, daß verschiedene Kohlenausbisse zu weiteren Bohrversuchen ermuntern, wie solche gleichfalls durch Regierungsrat Pfister mit zwar an sich befriedigendem, aber ohne gesicherten Bahnvertrieb vorerst kaum weiter zu verfolgendem Ergebnis bereits bewerkstelligt worden.

Es gilt dies auch für ähnliche Funde bei Beuerberg. Dieser Platz verdankt seine Kopfzahl zwar großentheils seiner besuchten Kloster-Lehranstalt; doch geben auch seine Umsätze im Viehhandel (Vertrieb von 700 Kälbern, 100 Ochsen, 100 Kühen), der Absatz von etwa 400 Ctr. Butter, von 2,5 t. Ctr. Heu, von etwa 1 t. Ster Holz und von 2—4000 Baumstämmen Zeugnis genug von der gesunden wirtschaftlichen Ausstattung des Ortes. Für diesen wird daher u. a. auch eine Einfuhr von 1,6 t. hl Bier, von 3 t. Ctr. Mehl, 1 t. Ctr. Getreide, dazu von 400 Ctr. Coaks und 400 Ctr. Eisen verzeichnet. Über den Quarzsand oberhalb des Ortes vgl. S. 16; er wird übrigens schon jetzt per Floß häufig zur Betonherstellung nach München versendet.

Es leuchtet ein, daß ein so aufnahmsfähiger und exportfleißiger Platz durch eine wesentliche Erniedrigung der Frachtkosten zu einer merklichen Steigerung seiner Umsätze in verschiedenen Artikeln geführt werden wird.

Rechts der Loisach

finden wir etwas ähnliches einigermaßen noch an Königsdorf, das wie 5 andere Gemeinden ebenfalls an Wolfratshausen seinen Anziehungspunkt erhalten wird.

Königsdorf, 12,8 km von Wolfratshausen gelegen, hatte bisher seine Verkehrsstation an Tölz. Doch wird die vorzüglich horizontale Chaussee nach ersterem und die kürzere Bahnlinie nach München zweifelsohne bald bewirken, daß sich beträchtliche Teile der Lastenführung Königsdorfs für die kürzere Gesamtlinie entscheiden, wenn auch die Fahrstraße bis zum Wolfratshausener Bahnhof 1,8—2 km länger ist. Die Gemeinde zählt aber 600 Köpfe, welche auf mergel- und kalkreichem Boden gleichmäßig von Viehzucht und Ackerbau leben. Nur eine Sägemühle erinnert an die Ausnützung des großen Waldbesitzes

der Gemeinde und einiger Landwirte. Die Lebhaftigkeit des Platzes wird uns übrigens durch seinen Bierverbrauch angedeutet, welcher 1560 hl beträgt; die Mehlausfuhr freilich beläuft sich nur zu 300 Ctr. Wenn auch wegen der vorhandenen Märkte zur Zeit sein Viehhandel sich in Tölz vollzieht, so geht doch schon jetzt Butter und Käse nach München. Der beschlossene Umbau der Straße Wolfratshausen — — Bahnhof wird für Königsdorf ebenso wichtig werden, als die Errichtung von Viehmärkten in ersterem. Dann werden auch die nur 6 und 12 Minuten von Königsdorf entfernten Ortschaften Niederham und Osterhofen ihre Transportinteressen mit denen des genannten großen Ortes verbunden, da ihre Wege nach Tölz gleichfalls weniger günstig verlaufen, als jene Chaussee durch den Wolfratshauser Forst. An dessen Westrand, soweit die ebene Schotterfläche links der Isar in betracht kommt, werden nur zwei kleine Dörfer, Geretsried und Buchberg, bemerklich. Aber abgesehen von den geringen Erträgnissen des Forstes und des meist bewaldeten Hügellandes nahe der Loisach werden sie auf die Belebung des Verkehrs einen noch geringeren Einfluß ausüben, als die Bedürfnisse und Produkte der Dörfer Unter- und Oberherrenhausen (170 Einw.), wo wenigstens eine Lohmühle auf die Entwickelungsfähigkeit der schon S. 26 erwähnten Ledererzeugung hindeutet. Doch hat diese Gemeinde auch einen starken Viehstand, die Zahl der Rinder beläuft sich hier auf 405 (Pferde 75), so daß natürlich auch eine Anzahl derselben, sowie Milchprodukte unter der Ausfuhr hervorgehoben werden. Lebhafter thätig ist Gelting (inkl. der Einzelgehöfte 270 Einw.), 2,5 km ober Wolfratshausen, wo nicht nur gleichfalls eine Lohmühle arbeitet, Holz verschleißt wird und eine Ziegelei sehr guten Lehm benützen kann, sondern namentlich auch ein großes Lager guten Torfes der Verbesserung der Absatzwege wartet. Auch hier liefert aber für den Verkauf zur Zeit die Viehzucht mehr Erträgnisse als der Getreidebau, obgleich die Viehzählung für diese Gemeinde 284 Rinder ergab.

Nachteilig mag all diesen 5—6 Dörfern die Abgeschlossenheit von anderen Orten im Osten sein; denn von Tölz bis zur Höhe von Wolfratshausen gibt es keine Isarbrücke. Erst bei dem zur Gemeinde Weidach gehörigen Nantwein kann man den Fluß von Osten her mit Wagen wieder passieren. Dies kommt natürlich der künftigen Station

Wolfratshausen sehr zu statten, denn sie wird immerhin trotz der Uferhalden der beiden Flüsse einer Anzahl von Dörfern rechts der Isar ein Zielpunkt des Bahn- oder Güterverkehrs werden.

Rechts der Isar.

Hieher rechnen wir Ascholding, Egling, Neufahrn, Ergertshausen. Allerdings haben die Fuhrwerke von und nach den Orten dieser Gemeinden sowohl das unruhige östliche Terrain bis an den unmittelbaren Thalrand (600 m Seehöhe) als von diesem aus die jähe Neigung zur Thalsohle herab (570 m) und dann das Steilufer bei Wolfratshausen wieder aufwärts (640—650 m) zu überwinden. Doch ist das Profil des Boden ostwärts nach Sauerlach gleichfalls stets ungünstig, und die Entfernungen sind wesentlich weiter, sie betragen ungefähr das Doppelte. Daher erscheint die Gemeinde Ascholding mit 310 Bewohnern durch Getreide, Vieh (330 Stück) und geschnittenes Holz — es bestehen nämlich 4 Sägmühlen — als beachtenswerter Außenort, welcher ja auch z. B. 400 hl Bier und 1 t. Ctr. Mehl, meist von Tölz und Holzkirchen her, bezieht. Flöße werden hier gleichfalls zusammengesetzt und verführt.

Egling (280 Einw. im ganzen) versendet etwas Getreide und Holz; vom Viehstand (240 Stück) läßt man, wie es scheint, wenig wegbringen. Der Ort wird wohl erst durch Ausnützung seiner Torflager mehr belebt werden; er hat zur Zeit erst einen Verbrauch von 500 hl Bier. Die wohlgepflegte Straße nach Wolfratshausen wird allen Teilen dieser Gemeinde es sehr erleichtern, daß sie die nur 9—10 km entfernte Bahnstation aufsuchen. Ob dann das 2,6 km östlicher gelegene Thanning (zählt an Rindvieh 400 St.) nicht ebenfalls von der letzteren allmählich wird gewinnen, sondern an dem weiter (wenn auch um kaum 2 km) entfernten Sauerlach für seinen Verkehr ausnahmslos wird festhalten wollen, kann erst der Fortgang der Dinge zeigen.

Dagegen bekommen Neufahrn und Ergertshausen unzweifelhaft eine höchst willkommene Verbindung durch die neue Eisenbahn. Diese Gemeinden mit über 510 Einwohnern und fast 460 St. Rindvieh haben bisher ihre Ausfuhr größtenteils direkt nach München bewerkstelligen müssen, namentlich die von Holz, während Neufahrn

den Ueberschuß von seinen 260 Stück Vieh nach Holzkirchen, Getreide nach Tölz 22 km weit brachte. Neufahrn besitzt übrigens infolge guter Lehmlagen auch eine zur Zeit kleinere Ziegelei.

Deining, das nur 3¾ Kilometer bis zur Brücke bei Schäftlarn zu fahren hat, wird nach Korrektur des kurzen Straßenabschnittes am Isarthalrand natürlich gleichfalls in vorteilbringender Weise am Bahnverkehr teilnehmen können. Sein beträchtlicher Viehstand (365) wird aber dann bei dem begünstigteren Absatz von Milch noch merklich gemehrt werden, während zur Zeit alles direkt nach München gefahren wird.

Von hier an nordwärts verengert sich naturgemäß das Bereich unserer Bahn, namentlich auch infolge der vermehrten Steilheit der beiden Thalränder. Darum wird nur beim Aufwand besonderer Erleichterungsmittel der Verkehr z. B. von Groß-Dingharting (für die Landwirtschaft der Gemeinde ist einigermaßen die Zahl der Rinder, 385, bezeichnend) und namentlich von Straßlach sich nach Ebenhausen und eventuell nach dem künftigen Übergang bei Grünwald gezogen fühlen. Ganz besonders werden jene zahlreichen Weiler und Einzelhöfe, welche dem Hochufer noch näher liegen, sowie auch bereits Klein-Dingharting zum westlichen Ufer hinauffahren lassen. (Es handelt sich bei den Gemeinden Straßlach und Dingharting um eine Gesamtbevölkerung von 540 Köpfen, um eine Ausfuhr von circa 1800 hl Getreide, 140 hl Milch, 700 Ctr. Butter, 600 Stück Großvieh, 700 Stück Kleinvieh, 5400 Ster Holz Ebenso werden fast 2 t. hl Bier und fast 1 t. Ctr. Mehl als Einfuhr verzeichnet, dazu große Quantitäten Trebern. 2 Mahl- und Sägmühlen verarbeiten die betr. Rohprodukte.)

Jedenfalls aber muß Grünwald das lebhafteste Interesse haben und selbst wesentliche Opfer bringen, um seinen Fuhrwerken die unausgesetzte Benützung der Station Höllriegelsgreuth durch eine Fähre über den Fluß zu sichern. Grünwald ist bis zur Wittelsbacher Brücke innerhalb Münchens außer stande, mit Wägen den Fluß passieren zu lassen; auch die fast 6 km entfernte Station von Großhesselohe ist denselben verschlossen, da die Brücke nur der Eisenbahn dient. Da wird es also sehr bald zur Verbindung mit der gegenüber liegenden Höhe kommen müssen. Zur Zeit zählt Grünwald rund

300 Einwohner, führt etwas Getreide, Vieh und Milch aus, auch Eis, sowie etwa 1000 Ster Holz. Als ziemlich besuchter Ausflugsort consumirt es 1400 hl Bier und erhält 350 Ctr. Mehl resp. Brod von auswärts. Es versteht sich, daß auch dieses Dorf mit dem malerischen Schlosse und reizvollen Stromuferſichten einer hohen Entwicklung seiner ganzen wirtschaftlichen Existenz entgegengeht, wenn man es in 18—20 Minuten von der linksseitigen Bahnstation aus erreichen kann. Grünwald gilt jedenfalls als einer derjenigen Plätze, welche die herankommende gänzliche Umgestaltung des Isarthalverkehrswesens am erfolgreichsten empfinden werden.

V.

Verkehrsthatsachen.

Der Verkehr wird sowohl in Bezug auf die Richtung der Transporte und die bauliche Herstellung der Straßen, wie hinsichtlich ihrer Benützung, wie dies schon im vorhergehenden IV. Abschnitt einzeln angedeutet wurde, vielfältige Umgestaltung erfahren. Letzteres hauptsächlich infolge der wesentlichen Verminderung der Frachtkosten nach allen Orten unseres Bahnbereichs.

Daß letzterer als eine zusammengehörige Landschaft existiren wird, stellen wir unter den unausbleiblichen Errungenschaften der nächsten Zukunft an die Spitze. Denn bisher bewies sich der Fluß und die eigentliche Thalsohle als trennende Spalte, zu welcher man keinen Grund hatte, Wege herzustellen. Anstatt dessen wird die Isar künftig nicht nur für die abstrakte geographische Beurteilung, sondern für die praktischen Bedürfnisse der Umwohner eine sammelnde Linie bezeichnen, weil eines ihrer Ufer einen modernen Verkehrsweg trägt. Man hatte bisher auf lange Strecken weder Brücke noch Fähre über den Fluß, ja von den östlichen Gemeinden her meist kaum notdürftige Straßen. So unerwünscht aber auch die Steilheit der Uferwände sich größtenteils bemerklich macht, so wird doch die kurze Steigung der neu entstehenden Zufuhrwege kein Hemmnis sein, die so überaus angenäherte Eisenbahntransportgelegenheit eifrig zu benützen. Eine genauere Andeutung des ganzen Verlaufes und besonders des Profiles, welches der Bahnbau erhält, wird dafür eintreten.

1. Verlauf des Bahnkörpers.

Seinen Anfang nimmt dieser normalspurige Schienenweg schon im Innern der Hauptstadt. Vom Sendlinger Thorplatz gehen zur fahrplanmäßigen Zeit Züge mit 5—6 leichteren Personenwagen zum Südbahnhof, den sie westlich kreuzen. Mit dessen Gleisen verbunden schließt sich an seine Südseite unmittelbar die erste Station an. Von hier aus wird regelmäßig der ganze Personenverkehr wie derjenige der Güter nach dem Hauptbahnhof der gesamten Linie gebracht, welcher in Thalkirchen zwischen der Stammler'schen Kuranstalt und dem Kellerer'schen Anwesen sich ausdehnt, 2—3 km vom Südbahnhof. Bald nachher ist die beschwerlichste Betriebsstrecke der Bahn zu überwinden. Von der Ueberfuhr bei Maria Einsiedeln bis zur Ueberbrückung der Staatsbahngleise vor dem Großhesseloher Bahnhof muß mit einer fortdauernden Steigung im Verhältnis 1:67 gefahren werden. Doch hat der schlimmste Radius, zu welchem man sogleich beim Anfang der Rampe genötigt ist, die ausgiebige Länge von 360 m, während man die Scheitelstrecke mit einem solchen von 800 m erreicht. Dabei ist aber keine größere Erdarbeit und nur ein kurzer Viadukt über eine Erosionsspalte nötig. Vom Südbahnhof bis zur neuen Station Großhesselohe im jetzigen Wald hinter der Gartenwirtschaft durchmißt die Bahn 6,2 km. Nach Pullach hin werden die Unebenheiten mit Steigung von 1:97 und 91 überwunden; der Minimalradius von 350 m findet sich nahe dieser Station, welche man bei 7,7 km gewinnt. Zur Station Höllriegelsgreuth—Grünwald sind von München 9,7 km. Die Fortsetzung nach Baierbrunn zeigt nur eine kurze Rampe von 1:91; man hat 13 km bei genanntem Orte zurückgelegt. Hierauf folgen wiederholt längere Horizontalen, nur bei 14,2 km eine kürzere Steigung von 1:100 mit einem Radius von 300 m. Die Station Hohenschäftlarn mit 655 m Seehöhe liegt 16,7 km vom Südbahnhof, Ebenhausen 18,3 km bei 664 m Höhe. Dann wird nach ausgedehnten Horizontalen die Station Icking 632 m über dem Meeresspiegel bei 21,6 km errichtet. Ein größtenteils wagrechter Verlauf und eine Steigung von 1:101 (Radius von 450 m) führt hierauf nach Dorfen, 665 m hoch. Hier wendet sich die längere Strecke mit einem Radius von 300 m nach Westen, während nur noch 1,4 km zur Station Wolf=

ratshausen (670 m Seehöhe) zu fahren ist. Die Linie zu dem Starnberger See hat ein Gefäll von 1:77 m nach Höhenrain, bis wohin die Bahn 27,5 km Länge zurückgelegt hat. Nun geht es auf eine Länge von 1500 m eben nach Biberkor (593 m Seehöhe) und nach weiteren Arbeiten, die das Ansteigen von 1:145 mit sich bringt, führt unsere Linie zu dem schönsten Aussichtspunkte am Ostrande des herrlichen Sees, nach Rottmannshöhe, 600 m über dem Spiegel des Meeres, nachdem sie 31,2 km von München her durchmessen hat.

Es wird also eine hinreichend begründete Auffassung sein, daß bei solchem Längsprofile die Bewältigung eines größeren Verkehres nur mittelmäßige Anforderungen an das rollende Material stelle und daß eine rasche und prompte Beförderung durch eine gute Betriebsleitung gesichert genug erscheine.

Welch ungünstige Verhältnisse aber durch den bisherigen Mangel einer Isarthalbahn für den Güterverkehr der beteiligten Gegend gegeben sind und wie dem gegenüber eine tiefgreifende Umgestaltung durch die neue Schienenstraße gebracht wird, sollen die im Anhange beigegebenen kartographischen Skizzen einigermaßen veranschaulichen.

2. Kurvenkarten für die Frachtsätze.

Die Karte Nr. 1 für die Güterfrachten verzeichnet in Kurven die Minimalkosten für je 10 Tons = vollbelastete Bahnwagen auf periphere Punkte von München aus. Der Kurvenverlauf ist das natürliche Ergebnis der Verschiedenheit im Abstande, wie sie durch Bodengestalt, Flußfurche und das Dasein von Straßen bewirkt wird.

Die betreffenden Ansätze von 15, 33, 48 und 60 Mark sind nach verschiedenen thatsächlichen und auf Frachtakkorden*) beruhenden Leistungen gegeben und kartographisch verallgemeinert. Dabei wurden die Grenzen der genannten Frachtsätze für Transporte im Bereich der Staatsbahn rot, für jene im Bereich der Isarthalbahn (Karte 2) blau gegeben.

---

*) Als einzelnen Beleg geben wir hier z. B. die Fuhren nach Wolfratshausen an. Wenn nämlich die Firmen für den Weg von Starnberg aus (also nicht von München) nicht im stande sind, eine Rückfracht zu sichern, so müssen sie bei Akkordfuhren 0,70 *M.* pro 100 kg. aufwenden, außerdem 0,50; dies macht bis Starnberg 70 und 50 *M.* Bei Fahrbotenbesorgung beträgt der Frachtsatz à 100 kg. nach München 1 *M.*, nach Starnberg 0.50 *M.*

Daß die Kurven auch von Südost und Südwest nach dem Gebiet zwischen der untersten Loisach und der Isar heranrücken, hat seinen einfachen Grund in den Bahnstrecken nach Tölz und nach Seeshaupt—Penzberg. Das Gebiet mit über 60 Mark Frachtspesen, wesentlich innerhalb der beiden Flüsse gelegen, erscheint für den Transport billigster Massengüter überhaupt ausgeschlossen, insoweit nicht die Floßfracht für letztere in betracht kommen kann. Es ist begreiflich, daß die Bevölkerung dieser ungünstig situirten Gebiete mehr und mehr verarmte; es wurden ja ihre Güter durch die drückende Last so teurer Verfrachtungen in peinlichster Weise entwertet. Darum wuchsen sowohl in den Dörfern zwischen der Isar resp. Loisach und dem Starnberger See, als auch in denen, die für Zu- oder Abfuhr von 200 Zentner Waaren jeder Art bis zu und über 60 Mark von oder nach München aufwenden müssen, wie z. B. Weidach, die Umlagen für die Ortsarmen zu ganz betrübender Höhe. Dies bewirkte u. a. hier das schon erwähnte starke Angebot an Arbeitskräften.

Im Einzelnen werden zu unserem Kurvenverlauf nur beispielsweise Andeutungen angezeigt sein. So wird die größere Weite der Kurven, welche von der Holzkirchener Bahn nach der Isar hin entsteht, durch die größere Anzahl der dortigen Fahrwege und durch das minder unruhige Bodenprofil erklärlich. Dagegen ist der geringe Zwischenraum der Kurve für 48 Mark und derjenigen für 60 Mark bei Wolfratshausen durch das jähe Gefäll der dortigen Straße resp. durch die Unkosten für Vorspann bedingt. Daß von Penzberg aus so teuer nach Nordosten und Osten zu verfrachten sei, erscheint ganz natürlich, wenn der straßenlose Filz und die unüberbrückte Loisach ins Auge gefaßt wird.

Den Mangel an transversalen Straßen und an Flußübergängen nehmen wir am stärksten bei Icking wahr, dazu in der Gegend zwischen Wolfratshausen und Eurasburg.

Wesentlich andere Frachtkostenabstände wird die Herstellung der Eisenbahn laut der Kurvenkarte Nr. 2 schaffen, wobei wir den Staatsbahntarif Nr. III unseren Berechnungen zu grunde gelegt haben. Man darf nur die jetzigen und dann die künftigen Ansprüche der Güterführung nach Orten wie Wolfratshausen, Beuerberg, Egling

erwägen, oder gar diejenigen für die der neuen Bahn unmittelbar benachbarten Dörfer.

Wenn Wolfratshausen so billig verfrachten kann wie Starnberg, so ist eine ganz neue große Zufuhrstraße nach München gesichert, so sind einem langgestreckten Gaue Oberbayerns die Lebenselemente lohnenden Absatzes in ungleich vermehrtem Ausmaße gegenüber Starnberg deswegen gesichert, weil ersterer eine ungleich höhere Ausstattung mit bisher brach liegenden Naturgütern erhalten hat, als das Uferland des Sees.

3. Einflüsse der Isarbahn.

A) Produktion.

Die Einwirkung der Bahn wird nämlich die Produktion in ihren Hauptzweigen binnen kurzem teils zu neuen, teils zu wesentlich verstärkten Leistungen führen.

Der Urproduktion gilt dies zunächst, wie schon in Kap. IV angedeutet. Man wird die Lehm- und Thonlager allenthalben (cf. besonders Seite 22 f. 25) zu neuer oder doch zu vermehrter Ausnützung führen; namentlich werden Mergelthonvorräte bei Wolfratshausen und Eurasburg durch das Schlemmverfahren ebenso in günstige Materialvorräte verwandelt als bequem zu verwerten sein. Zum Erweis des Letztgesagten, was zugleich für alle die mineralischen Naturgaben unsers Gebietes gilt, dient uns unsere Anschauung, daß die Bahndirektion sich im Interesse ihrer Rente dazu wird entschließen müssen, auch bei uns solche Waggons zur Einführung zu bringen, welche vom Ende des Bahngleises aus wie jeder gewöhnliche Lastwagen von Pferden an die Fabrik oder Baustelle gefahren werden können. *)

*) Diese Wägen müßten auf der Ostseite der Station Südbahnhof abgehen und mit einer Ladungsfähigkeit von 120 Zentner nach den Straßen abgeführt werden. Sie sind in England für normalspurige Bahnen bereits erfolgreich verwendet, besonders auf der London & North-Western Railway, wenig teurer als gewöhnliche Wägen. Ihre Konstruktion zeigt als wesentlichstes Mittel für ihren Doppelgebrauch eine kräftige Hebelvorrichtung innerhalb der beiden Achsen, durch welche mit einem Ruck z. B. die kleineren, für den Schienengang bestimmten Räder höher gestellt werden, so daß dann den Wagen die größeren und mit breiterem Radkranz versehenen Räder tragen und seine Bewegung auf Straßen ermöglichen.

Die Torfstiche werden je nach Qualität der Ware ebenso auf weitere Entfernung Verwertung finden, als dies heutzutage für die Lager z. B. von Feilenbach 8 km per Achse nach Raubling oder 10 km nach Aibling und dann nach München geschieht. Allerdings liefern beide nur Preßtorf nach München. Es kostet aber jeder Torfwagen 31 Mark Eisenbahnfracht incl. 4 Mark Überladungskosten auf die Fuhrwägen. Bei wesentlicher Reduktion des Tarifs für Torf würde es demnach nicht schwer fallen, auch Stichtorf aus den Filzen von Biberkor und Allmannshausen nach München zu führen, wenn auch nur Preßtorfausfuhr beschlossen ist. Die übrigen Lager unserer Eisenbahnregion können jedenfalls auch mit Erfolg zur Herstellung von Preßtorf schreiten. Angesichts des beschränkten Betriebs der Kohlenwerke Oberbayerns wird die Eröffnung einer neuen ausgiebigen Zufuhr fossilen Heizmaterials gewiß als eine Befreiung von manchfach hervorgetretenen Verlegenheiten gelten.

Von der Wahrscheinlichkeit des Abbaues der zweifellos vorhandenen Kohlenflötze ist schon Seite 29 Andeutung gemacht.

Wesentlich neu wird der Verdienst sein, den im Winter die Lieferung von Eis einbringen wird, ein mannigfacher Ersatz für den Entgang, welchen das Ruhen der Ziegeleiarbeit gleichzeitig bewirkt.

Jedenfalls wird sich die Aufschließung eines an Lehm, Thon, Sand (cf. Seite 16 , wozu noch die zahlreichen kleineren Schwemmsandlager in der Flußsohle kommen), Kalksteinen und namentlich auch an lockerer und festgekitteter Nagelfluh so reichen Landschaft bald sowohl für die Bauthätigkeit der letzteren selbst, als noch mehr für diejenige von München bemerkbar machen. Das Monopol der Ziegeleien am Ostufer der Isar bei München wird in Frage gestellt, die Zufuhr fertigen Mörtels aller Art, wie man sie in Berlin gewohnt ist, für zahlreiche Bauunternehmungen an die Verbrauchsstelle auch für München erzielt werden. Ebenso kann auch die Verwendung der transportfähig gewordenen Tegel- und Formenlehmmassen an der Loisach eine wenn auch untergeordnete Einwirkung für das Baugewerbe äußern.

Aber auch der Landwirtschaft bringt die Isarthalbahn verschiedene eingreifende Anregungen.

Die Viehzucht erhält die fühlbarste Unterstützung durch die billige Zufuhr von Trebern und Schlempe der Brauereien und der einen und anderen Spritbrennerei. Besonders die Brauereien von Großhesselohe und Wolfratshausen haben somit einen günstigeren Verschleiß ihres Abfallprodukts zu gewärtigen. Wichtiger ist es, daß die Abführung von Milch aus allen Dörfern unseres Gebiets lohnender sein wird. Die Preise pro Liter Milch betragen im Kleinverkauf zur Zeit in den Orten Baierbrunn, Icking, Dorfen 12 ₰, in Wolfratshausen 14—16 ₰; es ist klar, daß die regelmäßige Absatzmöglichkeit nach München eine Ausgleichung der Preise mit denen des übrigen Umlandes des Stadt zu gunsten der Produzenten bringen wird. Auch die Butter wird von den entfernteren Stationen sowie von den oberen Orten, wie Eurasburg, Beuerberg, Königsdorf, teurer verkauft werden; die Detailpreise sind heute 70—80 ₰ für ein Pfund.

Ein erhöhter Viehstand, auch zum Zweck des Absatzes von Fleischtieren, wird aber von ergiebigeren Ernten der Futtergewächse abhängen. Solche nun werden künftig leicht Förderung erhalten durch die weit billigere Zufuhr von Düngemitteln, seien es Fabrikate, seien es Abfallstoffe der Stadt und industrieller Geschäfte anderer Orte. Außerdem wirkt der verbilligte Bezug aller Werkzeuge und des gewöhnlichen Hausbedarfes für den Landmann vorteilhaft hinsichtlich der Melioration der Güter und somit der Erhöhung des Jahresertrages der bebauten Grundstücke ein.

Doch auch die von der Agrikultur nicht benützte,*) sondern dem Wald überlassene Bodenfläche muß wesentliche Vorteile durch die Eisenbahn erhalten. Es ist dies allerdings nicht im unmittelbarsten Interesse der Mehrzahl der Bewohner zu gewärtigen, indem nur die Waldbesitzer und ihre Lohnarbeiter, sowie einige Großbetriebe direkt Gewinn haben werden. Denn es wird sowohl der Preis des Brennholzes pro Ster anziehen, wie natürlich auch alles halbverarbeitete Holz einen erweiterten Markt und damit die Durchschnittspreise anderer an der Eisenbahn stehenden Forste erhält. Zur Zeit verkauft

*) Die Gesamtfläche des Bodens der von uns besprochenen Gemeinden umfaßt 43300 ha, von welchen nur 18840 landwirtschaftlich benutzt wurden. (Statistik von 1883.)

man z. B. das Buchenholz guter Qualität pro Ster in Wolfratshausen, Dorfen, Icking nur zu 6—7 *M*, weiter oberhalb unter 6 *M*. Fichtenholz wird in ersteren Orten mit 4—5 *M*, in Wolfratshausen mit 5¾ *M* bezahlt; kaum 4 *M* werden durchschnittlich in dem Striche zwischen Beuerberg und Königsdorf erzielt.

Die Erzeugung von Holzkohle, welche nur spärlich für den lokalen Bedarf stattfindet, wird vor allem für die Waldungen rechts der Loisach und der Isar, sowie an den Uferhängen durch Verarbeitung der Aeste lohnend werden. Die Ausfuhr von Brettern und anderem Halbfabrikat aus den bestehenden Sägemühlen kann sich hauptsächlich deshalb heben, weil der Eisenbahnbetrieb im Gegensatz zum Floß nicht von der Jahreszeit abhängt, und weil er trotz allem auch in der Floßzeit im Tarife konkurriren kann.

Die Floßfracht z. B. von Wolfratshausen beträgt zur Zeit für 1 Ster weiches Holz 1 *M* 70 *₰*, für 1 Ster hartes Brennholz 2 *M*. Auch von Eurasburg ist, obwohl hier weit mehr Flöße zusammengesetzt werden, also auch eine billigere Mitfracht sich ergibt, doch 1 *M* 20 *₰* bis 1 *M* 50 *₰* der übliche Satz pro Ster. Also dürfte die Eisenbahn per Wagen 30—40 *M* Spesen verlangen, und es wäre dann für die Lieferanten immer noch der Vorteil gegeben, daß jeder Transport zugleich von dem Südbahnhof per Bahn anderswohin ohne Umladung gebracht werden könnte. Ein Bahnwagen dieser normalspurigen Linie aber kann unter allen Umständen jede volle Ladung um 30 *M* nach München befördern, Rohstoffe jedenfalls noch wesentlich billiger.

Das Waldareal wird aber großenteils auch durch Ausführung von Lohe in dem Falle ertragsreicher werden, wenn sich nicht, wie zu hoffen und zu erwarten ist, eine rührige Gerbereithätigkeit in und um Wolfratshausen entfalten sollte. Hiemit sind wir noch mehr ins Bereich der gewerblichen Großbetriebe gekommen.

Industrie. Unabhängiger von dem Entstehen einer anderen Industrie wäre die Begründung der einen oder anderen Holzstofffabrik, ein Geschäftszweig, der offenbar weit weniger von Conjunkturen und ihren Schwankungen abhängt, als selbst die Etablissements für Baumaterialien, da das Bedürfnis nach Holzstoff viel anhaltender und mehrseitiger zunimmt, als die vom Geldzinsfuß so abhängige

Bauthätigkeit. Es leuchtet ein, daß die Versorgung solcher Fabriken mit all ihrem Bedarf und mit Arbeitskräften, sowie namentlich der billige Transport ihres Fabrikats äußerst begünstigt wird, wenn die holzreichen Uferregionen des mit Wasserkräften so wohlversehenen Flusses sich einer Eisenbahn bedienen können.

Im weiteren noch auf einzelne Industrien besonders einzugehen, könnte, abgesehen von dem Seite 26 Gesagten, als etwas verfrüht erachtet werden. Wir haben schon hinreichend angedeutet, wie zweifellos z. B. die Glasfabrik in Wolfratshausen dadurch gewinnen muß, daß sie ihre Rohstoffe um mindestens 30 *M.* pro 200 Zentner billiger beziehen und ihr Fabrikat um 25—30 *M.* weniger belastet nach München abführen kann. Wird ja schon jetzt durch einen Vergrößerungsbau der Betrieb so einzurichten begonnen, daß er alsbald nach dem Bahnbau doppelt stark stattfinden wird. Wie ebendort ein oder mehrere große Geschäfte für Keramik sich einrichten können, ist gleichfalls schon indirekt gesagt.

Des besonderen Umstandes erwähnen wir nebenbei, wie es häufig Wochen lang infolge der Witterungseinflüsse vorkommt, daß auf den Wägen kaum die halbe Frachtlast transportirt werden kann, als bei festen und schneefreieren Wegzuständen, etwas sehr Wesentliches für industrielle Betriebe.

Es ist eben überhaupt dann für so manchen Industriezweig eine Summe hocherwünschter Verbindungen gegeben, wenn durch die Natur und den Boden große Wasserkräfte, billiges massenhaftes Brennmaterial aller Art, billiges Nutz- und Bauholz, Ziegel- und andere Bausteine und anspruchslosere menschliche Arbeitskräfte in beträchtlicher Anzahl zur Verfügung gestellt werden. Dies alles, namentlich auch das letztere, trifft für die oberen Gebiete unseres ganzen Eisenbahnumlandes vollauf zu.

Arbeitskräfte. Beachten wir nur z. B. die Löhne der Arbeiter. Der Bauer dürfte in Tölz und Miesbach nicht daran denken, daß man einen gut brauchbaren Dienstknecht um durchschnittlich 3 oder 4 *M.* Wochenlohn, incl. aller besonderen Zugaben, gewinnen und zufrieden erhalten könnte, wie dies nach verlässigen Erhebungen in den Ortschaften unserer Bahnlinie jetzt der Fall ist.

Ebenso hatte man im Jahre 1888 als Tageslohn für einen Maurer nur 3 M. zu bezahlen, in den Dörfern von Baierbrunn an aufwärts, in Wolfratshausen (Weidach) nur 2 M. 70 ₰ bis 3 M. Für einen Taglöhner berechneten sich die Unkosten im Sommer 1888 pro Tag auf M. 2, 2,20 und 2,50; im Winter auf 1 M. 50 ₰ bis 2 M. Es würde nun das Eingreifen industrieller Unternehmungen in die großenteils vorhandenen Verarmungszustände ebensowohl ein Glück für die Gemeinden sein, als sich für die Unternehmer finanziell im Hinblick auf die gesammten Gestehungskosten ihrer Produkte lebhaft empfehlen. Wir zweifeln nicht, daß dieser Gedanke erfolglos denen vorgelegt wird, welche als Einheimische gewohnt sind, das Wolfratshausener Land als ein erstorbenes Stück Oberbayerns zu betrachten. Aber Auswärtige werden die Vorteile realistischer prüfen und beurteilen und werden, wie gewöhnlich bei uns, bald dasjenige machen, was die Umstände ihnen empfehlen, Geld gewinnen und Einfluß, wie dies ihnen dann auch mit vollem moralischem Rechte gebührt.

B. Immobilienwert.

Aber auch ohne daß der Ortsbewohner oder der Münchener sich mit Thatkraft auf Ausnützung der vorhandenen Güter verlegt, muß das ganze Gebiet an der Eisenbahn wirtschaftlich viel stärker werden als vorher. Es wird nämlich von selbst der Häuser- und Bodenwert in kurzem beträchtlich steigen; die Eigentümer werden kreditfähiger und durch Kapitaldarlehen zu jeder produktiven Leistung und zu Consumtion an Mitteln reicher. Wenn die Bodenrente steigt, ist fast immer auch der Bodenwert gehoben, und wo fast allenthalben der Acker in der Möglichkeit ist, Bauplatz zu werden, sei es für ein Häuschen oder eine Villa oder für einen industriellen Betrieb, da fehlt es heutzutage auch nicht an der Willigkeit unserer großen Geldinstitute, Darlehen zu gewähren. Überhaupt macht das drängende Begehren unserer besitzenden Klassen nach unbeweglichem Eigentum den Boden längs einer Bahnlinie zum Gegenstand mannigfacher Nachfrage. Daß der Bodenwert hier leicht zunehmen kann, ergibt uns eine Uebersicht über den Durchschnittspreis von Acker und Wiese. Bei mittelguter Bonität bezahlt man das Tag-

werk (0,34 Hektar) Acker in der Gemeinde Baierbrunn mit 250 *M.*, in der Gemeinde von Schäftlarn mit 300 *M.*, in Icking und Dorfen mit 400 *M.* und in Wolfratshausen mit 3—400 *M.* Ein Tagwerk geringeren Wiesenlandes (einmähdige oder auch solche mit teilweise sauerem Futter) wird in Baierbrunn erworben um 150 *M.*, in Icking und Wolfratshausen um 200 *M.* Man ersieht hieraus auch, wie gut es der Kaufpreis noch verträgt, durch Ausgaben für Melioration das Anlagekapital vergrößern zu lassen.

Wie sodann schon in Kap. IV. ausgeführt, kann es z. B. kaum fehlen, daß sich von Pullach an südwärts auf verschiedenen Punkten Landhäuser für Münchener und für Auswärtige erheben, die angesichts der herrlichen Stromlandschaft im Vorgebiet der Alpen durch eine gutbetriebene Eisenbahn mit der übrigen Kulturwelt aufs beste im Zusammenhang sich befinden.

C. α) Lastenfrequenz.

Diese Eisenbahn nun wird sich ohne Zweifel keinem bisherigen Verkehrsbetriebe nachteilig erweisen, sondern nur zahlreiche Anregungen geben.

Auch die Flößerei wird nicht Anlaß zu Klagen finden, wenn es der Eisenbahn gelingt, beträchtliche Holzmassen von Wolfratshausen oder Dorfen aus nach München zu bringen. Denn was etwa hiedurch den Flößereiunternehmern abgehen sollte, dafür werden sie vor allem vollauf Ersatz finden in den von weiter oben bis zur Lände nach Wolfratshausen zu vermehrenden Flößen, da dessen neu entstehende Betriebe und dessen Bahnhof eine vermehrte Nachfrage stattfinden lassen. Indem aber die Unternehmer bereits hier den Transport enden, stellt sich die Summe ihres Aufwandes ganz wesentlich niedriger als bei der Floßfahrt nach München. Bei solcher belaufen sich nämlich die Unkosten für das 23—25 m lange Floß auf 30 *M.* ab Wolfratshausen, woraus es erklärlich ist, daß man auch bei Waren wie dem Töpferthon nicht weniger als 25 *ℳ* Fracht pro Zentner aufzuwenden hat, die volle Ladung von 150—200 Zentner angenommen.

Dann liegt es auch dem Oberland zur Zeit der Floßfahrt sehr nahe, die Flöße mit Stück- und mit Massenfracht zu belasten,

namentlich auch mit Zufuhren, welche nach München zu lange unterwegs gewesen wären, aber nach Wolfratshausen oder selbst Höllriegelsreuth und zu dessen benachbarten Industrieanlagen die Fracht noch gestatten. Es kann den berufenen bisherigen Floßführern nicht schwer fallen, die veränderten Verhältnisse durch geänderte Dispositionen ihrer Ausgangsorte und Floßkonstruktionen nutzbar zu machen.

Als Weg für befrachtete Flöße kommt übrigens die Isar wohl weniger in betracht; denn sie zeigt auf 18 km oberhalb der Vereinigung mit der Loisach das unerwünschte Gefäll von 2,55 m pro Kilometer, während die Loisach ruhig dahinzieht mit 0,72 m.*) Die Flöße selbst besitzen eine Länge von 15—25 m und sind selten bis zu 6 m breit. Die Zusammenstellung der größten Flöße hat übrigens seit 10 Jahren an Zahl ein wenig zugenommen; dagegen ist für mittelgroße und kleinere eine bedeutende Minderung statistisch verzeichnet.

β) Personenfrequenz.

Wenn aber hinsichtlich des Wassertransports die Eisenbahn jedenfalls Ersatz bieten wird für das, was sie für eine Strecke entzieht, so wird sie dagegen eine Summe von Werten ausbreiten über ihre ganze Gegend und darüber hinaus durch den großen Personenverkehr, welchen sie naturnotwendig zur Entwicklung bringt. Sowohl durch die Frachtbedürfnisse der Dörfer rechts der Isar als namentlich auch durch das Drängen der erholungsbedürftigen Städter wird der Zugang zum Flusse und dessen Ueberschreitung nicht nur bei Grünwald in stand gebracht werden, sondern auch Baierbrunn wird wenigstens für Personen, wie einst zur Römerzeit für den ganzen Verkehr, vielleicht mit Hilfe des St. Michaelsfelsens, eine Uebergangsgelegenheit erhalten. Ebenso kann es nur eine Frage der Zeit sein, daß für die Ortschaften der Gemeinde Ergertshausen und Deining

*) Für ungestörten Flößereibetrieb ward bei Wolfratshausen ein kurzer Loisachkanal hergestellt. Diesen haben 1887 rund 2000, 1888 aber nahe an 2500 Flöße passirt. Auf der Isar kamen rund 3000 Flöße herunter. Aus den Staatswaldungen von Königsdorf an bis Schäftlarn wurden in beiden Flüssen allerdings nur etwas über 200 große Flöße 1888 zusammengefügt.

quer durch die Isarauen ein Fahrweg und dann eine Fähre oder eine künstlich unterstützte Fuhrt hergestellt wird.

Wie groß sich der Personenverkehr gestalten werde, läßt sich zur Zeit fast nur willkürlich schätzen. Aber wenn die Naturreize unserer Landschaft schrittweise dazu führen, daß den Schwärmen von Feiertagsausflüglern auch zunehmend leistungsfähige Gastwirtsanstalten entsprechen, so wird auch binnen wenig Jahren ein mehr denn halb so großer Verkehr sich einstellen, als von München nach Starnberg, zumal ja auch unsere Eisenbahn den Starnberger See und zwar an seinem reizendsten Aussichtspunkte zum Ziele hat. In dem Durchschnittsjahrgang 1886/87 wurden von München aus nach Starnberg und von Starnberg nach München 227867 Billete abgegeben.*)

Würden nach dreijähriger Thätigkeit der Isarthalbahn excl. nach Thalkirchen, für welches die Analogie München-Nymphenburg eintritt, 350 000 Billete pro Jahr gelöst, so bestände außer dem Unter der Gesamtmenge freilich noch derjenige, daß eine verhältnismäßig größere Zahl von Fahrgästen auf den Stationen von Pullach bis Baierbrunn den Zug verließe, um auf den so gesunden Höhen und am Stromuferrande zu bleiben, wo weder die feuchte Seeluft noch die Dünste der Moose den anmutigen Strömungen dieser Atmosphäre in einer durchschnittlichen Seehöhe von 570—660 m irgend welchen Eintrag thun können. (Das sogenannte Fischerschlößchen hat sogar 678 m.)

---

*) Im Uebrigen ergaben sich auf der Linie im gleichen Jahre folgende Zahlen der Fahrgäste:

	Sommerverkehr:	Winterverkehr:
München-Pasing und umgekehrt	101,489	50,154
München-Planegg und umgekehrt	156,717	30,595
München-Gauting und umgekehrt	27,362	14,643
München-Mühlthal und umgekehrt	8,966	4,558
München-Starnberg und umgekehrt	173,284	54,583
Gesammtsumme	467,818	154,533

622,351 Personen,

4. Zeitverbrauch für Personenfahrten.
(Kurvenkarten).

Der große Gewinn an Zeit und Geld, den die neue Bahn bringt, wird übrigens einen nicht unbedeutenden Verkehr auch außer der guten Jahreszeit veranlassen. Wir haben auch hiefür in zwei Kartenskizzen, noch dazu mit Beiseitelassen der Fahrkostenfrage, die Gegenwart und die Zukunft im Anhange veranschaulicht.

Die Fahrkosten sind gemäß der Thatsache angenommen, daß die Reisenden mit Ausnahme der bestehenden Omnibuseinrichtungen Starnberg—Wolfratshausen und Ebenhausen—München nach allen Dörfern hin ein Extrafuhrwerk von der betreffenden Station aus zu bestreiten haben. Für den Zeitverbrauch wurde für die Kurven unserer Karte Nr. 3 angenommen, daß im Ganzen je 9 Minuten für 1 km verbraucht würden und meist eine Viertelstunde zwischen Aussteigen in der Station und Einsteigen in das Fuhrwerk verginge. Die Gegenwart wird durch einen Zeitverbrauch von 2 und einen solchen von 4 Stunden mit Kurven gekennzeichnet, die Zukunft, d. h. der Zustand nach Herstellung der Eisenbahn aus der Kurvenkarte Nr. 4 für einen Zeitverbrauch von 2 und von 3½ Stunden; letzteres weil es sich um die Zeitspanne handelt, binnen welcher man auf den betreffenden Hauptstraßen den Peripheriepunkt unseres Gebietes Königsdorf erreicht.

Zum Verständnis der Kärtchen sei auch hier noch bemerkt, daß die roten Kurven die Grenzen für den Zeitverbrauch von der Staatsbahn aus, die blauen aber für die von und zu der Isarthalbahn bezeichnen.

Für die Fahrdauer nach Wolfratshausen ist von uns eine Zeit von 60 Minuten als Maximum vorausgesetzt, weil wir die Sicherheit haben, daß man es nicht überschreiten wird. Ein Betrieb, welcher in der Fahrgeschwindigkeit sich ebenbürtig einer so entwickelten Verkehrslinie beigesellen wird, wie es die Bahn nach Starnberg ist, kann eines großen Erfolges im Personenverkehr sicher sein. Je mehr Gelegenheiten sich aufthun, den Städter nicht nur zu anmutsvollen und stattlichen Bildern der freien Natur zu führen, sondern namentlich auch in lebendfrische Luftströmungen und auf Plätze,

deren Gesundheitsverhältnisse sich als vorzüglich erweisen — selbst das unten am Flußufer gelegene Wolfratshausen zeigt eine sehr erwünschte Freiheit von endemischen und Lungenkrankheiten — desto eifriger erfolgt unzweifelhaft die Benützung der gesamten Verkehrsmittel. Dies zumal dann, wenn man den Fahrgästen eine möglichst vereinfachte Betriebsweise empfinden läßt und sie daher auch in möglichst wenig Fahrzeit befördert. Im Betrieb und in der Berücksichtigung der Bequemlichkeit des einzelnen vermag aber eine so kleine Privatbahn von selbst sich gefälliger, ja auch vorteilhafter zu erweisen, als es eine unter allgemeinen Normen stehende Einzelbahn des Staates verantworten kann. Es wird hier freilich zunächst auf den kleinen Stationen ein meist recht geringer Güterverkehr stattfinden und andererseits auf solchen ein plötzlicher, ausnahmsweiser Massenverkehr von Personen sehr starke Anforderungen an den Betrieb stellen. Aber man hat dann auch an der schablonenfreien und im kleinen gefälligen Behandlung des Dienstes ein brauchbares Mittel, das Publikum willig zu machen für eine verständige und unter Umständen fügsame Benützung und Beachtung dessen, was die Bahn zu leisten im stande ist.

Schluß.

Indem wir hiemit diese Zeichnung des fraglichen Gebietes und seiner Zukunftseisenbahn beenden, thun wir es mit der Ueberzeugung, daß sich hier keineswegs eine im voraus gewinnbringende Unternehmung darbot. Denn der Verlauf der Trace wird durch die Unebenheiten des Profils, durch die lose Beschaffenheit des von der Natur gegebenen Fundaments mehrerer Strecken des Bahnkörpers, sowie durch die Notwendigkeit, wertvollen Bodenbesitz für einzelne Abschnitte zu erwerben, notwendig anspruchsvoll an die unternehmende Finanzkraft. Ebenso müssen dem Betriebe, wie schon früher angedeutet, absonderliche Schwierigkeiten besonders bei Abwicklung des Personendienstes erstehen. Allein durch die Geschicklichkeit und Energie, mit welcher die Direktion die Vorarbeiten zu bewältigen wußte, durch die im voraus verbürgte Verlässigkeit, mit welcher die Detailprojektierung von seiten der Lokalbahn-Aktiengesellschaft erfolgen wird, und durch die Förderung von seiten einsichtsvoller Anwohner der Linie wurde immerhin die erste Einrichtung der Bahn aufs beste gesichert. Zugleich ist in diesen Faktoren, besonders im erstgenannten die Garantie gegeben, daß man wie andere kleine Bahnstrecken mit ganz ähnlichen Schwierigkeiten, z. B. in Sachsen, auch die Isarthalbahn zu betreiben wissen wird, finanziell lohnend und den individuellen Bedürfnissen der Gegend angepaßt.

Unerläßlich war und ist für diesen Verlauf die sehr zu rühmende Haltung der obersten Staatsbahnverwaltung, sowohl des derzeitigen kgl. Staatsministeriums als der kgl. Generaldirektion, weil sie, von einem aufgeklärten und vorwärtsleitenden Geist erfüllt, auf jede Weise die entstehende Bahnunternehmung mit thatbereitem Wohlwollen gefördert haben und erleichternde Förderung weiterhin gewähren. Sie erkennen in der Bahn nicht nur einen erwünschten Zubringer,

sondern betrachten sie offenbar auch als eine Leistung im Interesse des Gemeinwohles in der von uns eingangs Seite 5 bezeichneten Richtung.

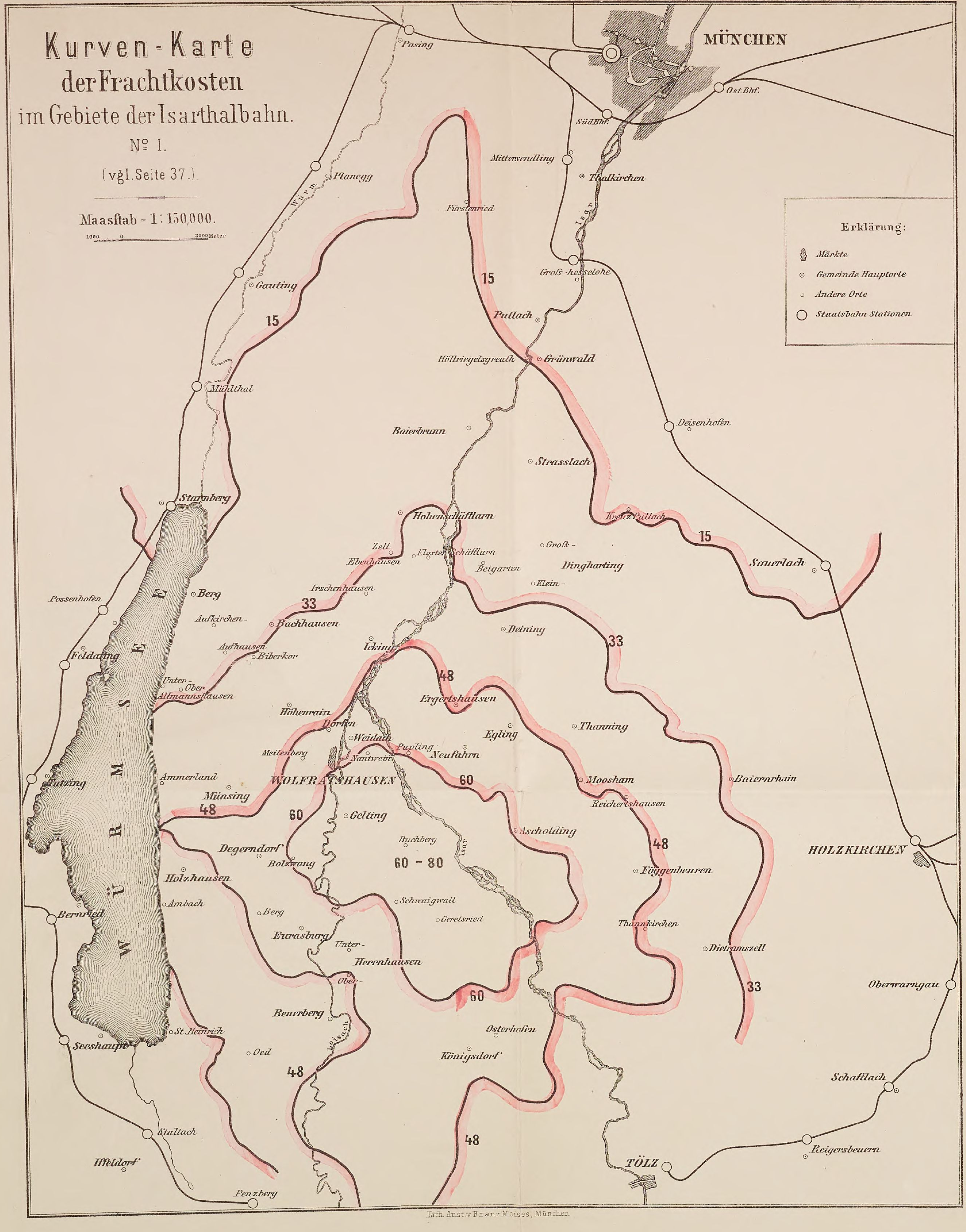
In diesem Sinne werden gerade auch diejenigen, welche für Vermehrung staatlicher Betriebsunternehmungen gegenüber der Macht ausbeutenden Kapitals von Konsortien oder von einzelnen gerne eintreten, mit uns dem Unternehmer dieser Bahn wünschen, daß er erfreuende materielle Früchte von einem Felde ernte, das er für andere so angenehm macht und ertragsreich umgestaltet.

Alphabetisches Ortsverzeichnis.

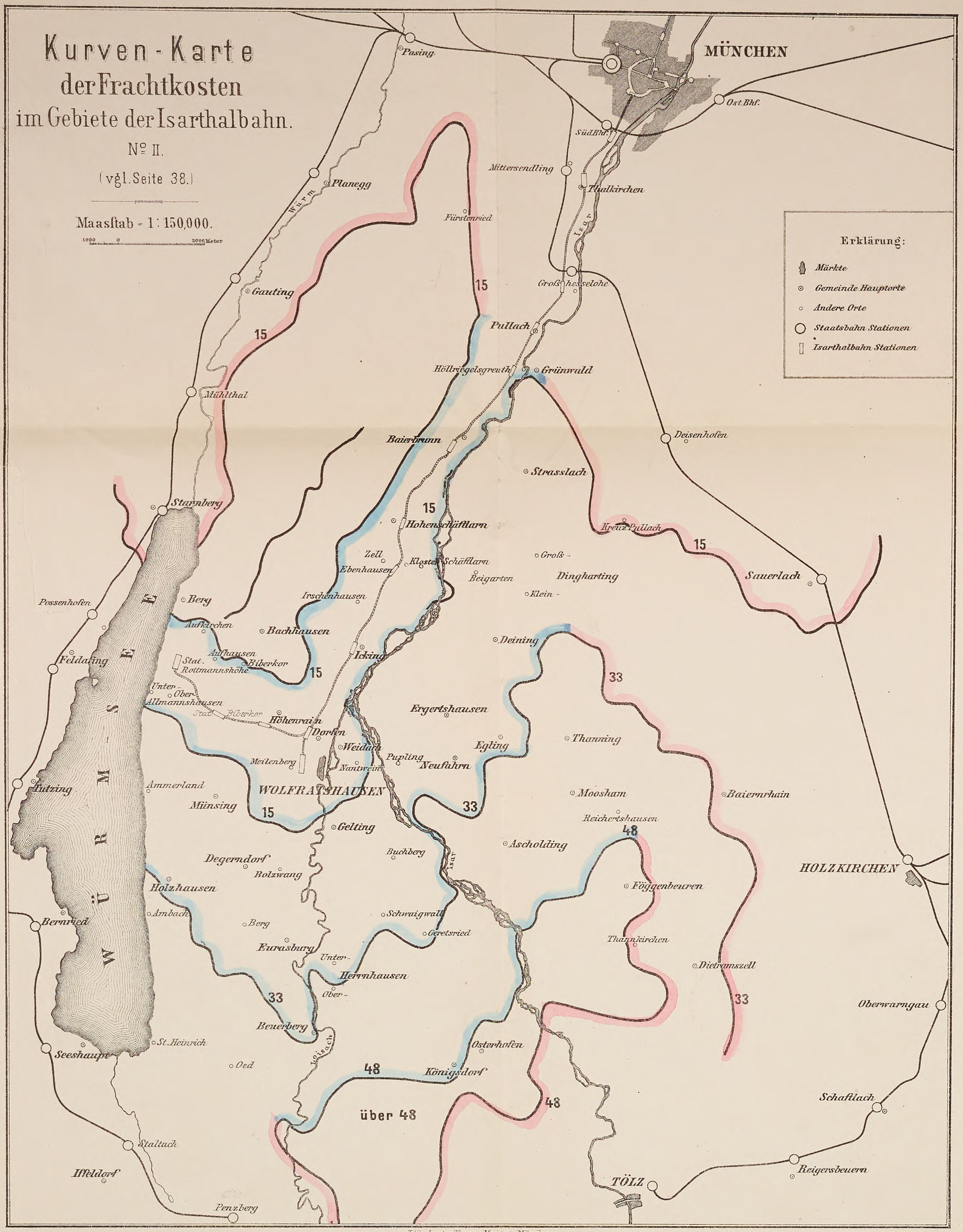
Sachverzeichnis.

Personenverzeichnis.

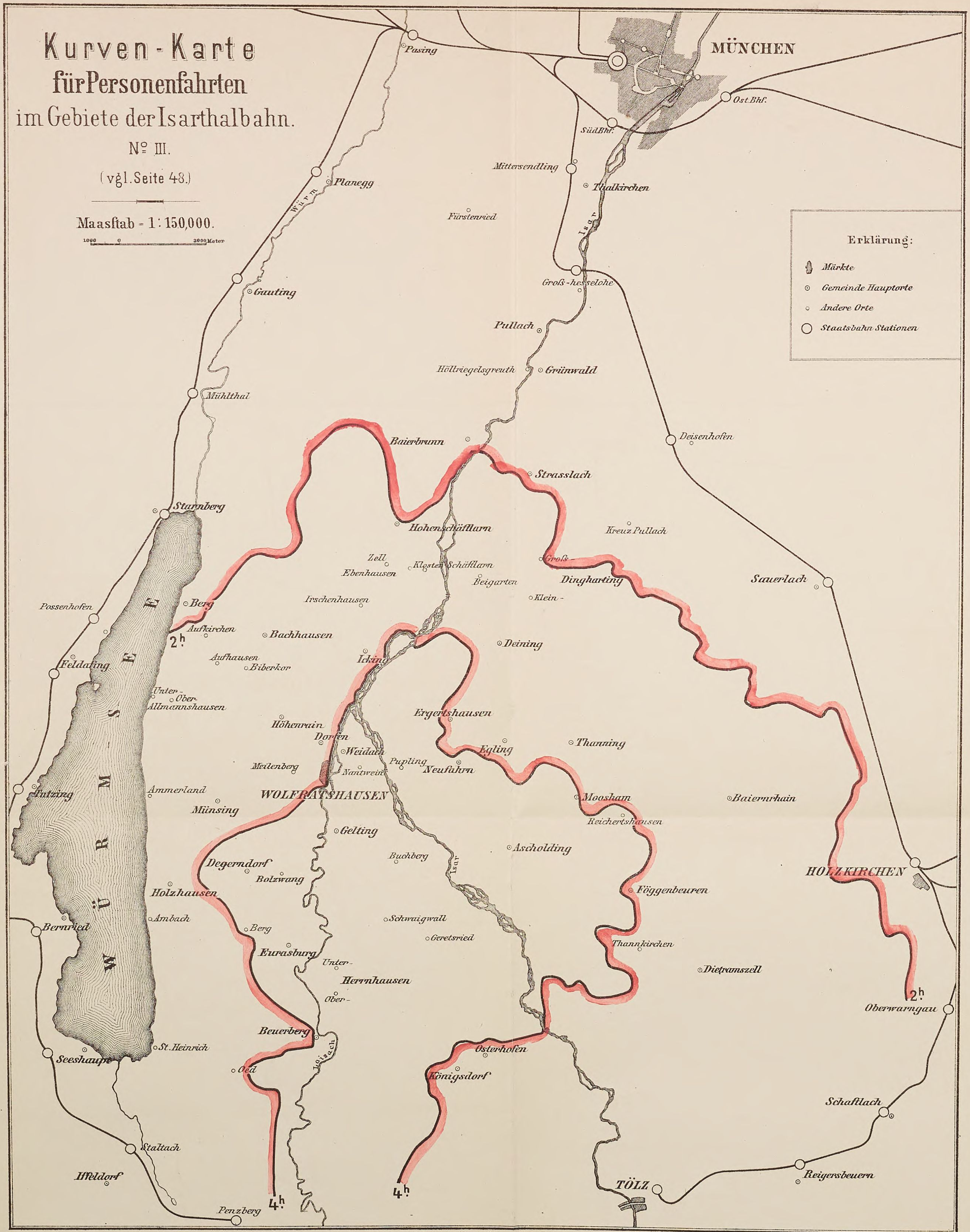
Druck von H. Kutzner, München, Färbergraben 29.



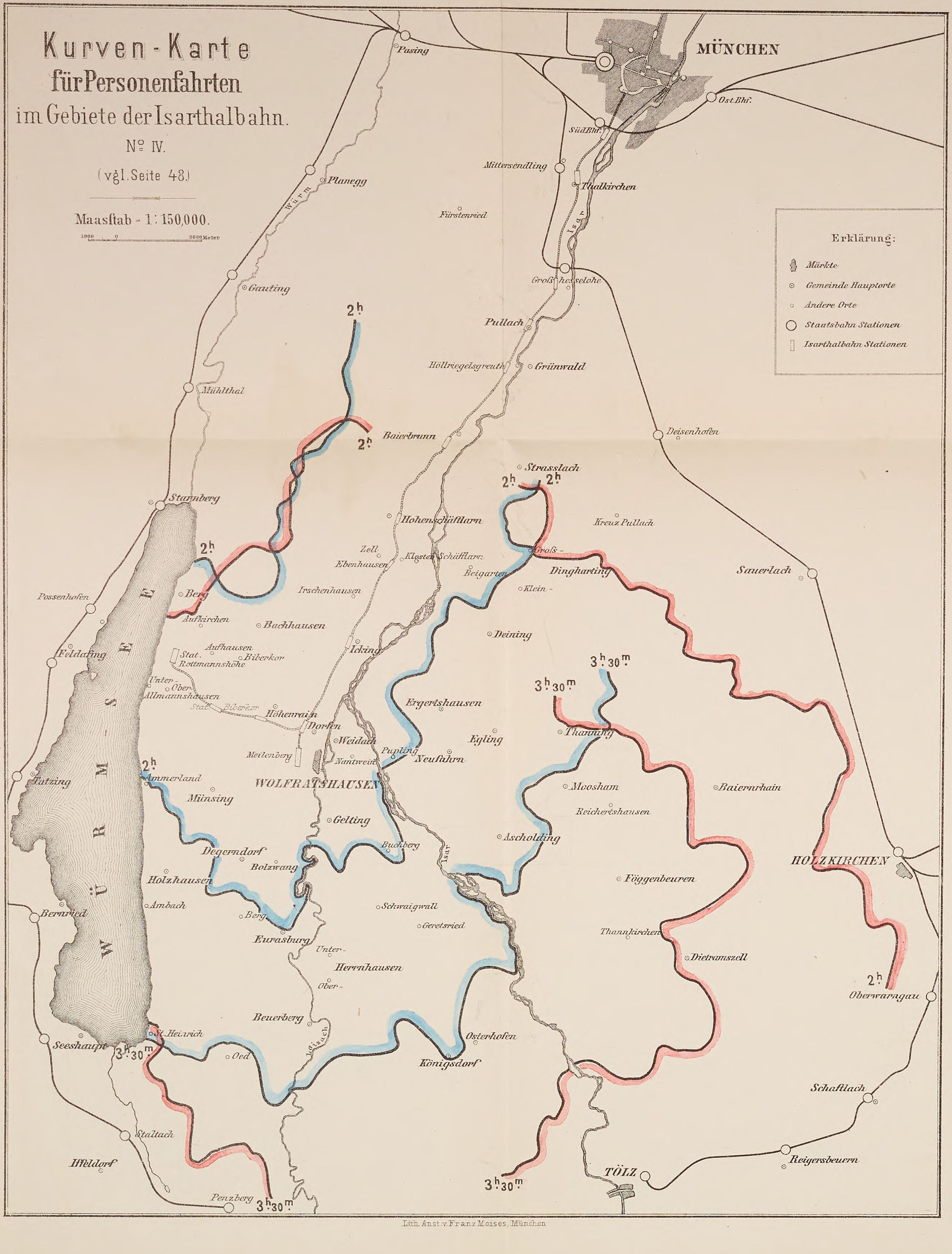
Lith. Anst. v. Franz Meises, München



Lith. Anst. v. Franz Moises, München



Lith. Anst. v. Franz Moises, München



Lith. Anst. v. Franz Moises, München

Druck von H. Kutzner, München, Färbergraben 29.

Bögl.

Götz, Wilhelm,

Das Gebiet der Isarthalbahn München-Wolfratshausen-Rottmannshöhe und deren Aufgabe

München 1889